



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 175]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 10, 2014/ज्येष्ठ 20, 1936

No. 175]

NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 10, 2014/JYAISTHA 20, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 जून, 2014

**सं. टीएमपी/44/2012-टीएमआईएलएल.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, और माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 20 नवम्बर, 2013 के अनुपालन में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में कोलकाता पत्तन न्यास के बर्थ सं. 12 में प्रदत्त सेवाओं के लिए अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड के प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/44/2012-टीएमआईएलएल

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)  
(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मई, 2014 के 20वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने 31 मार्च, 2013 तक वैधता वाले टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के तत्समय मौजूदा स्तर में 32.39 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड कटौती करते हुए अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए 25 मार्च, 2011 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश राजपत्र सं. 166 द्वारा 25 मई, 2011 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

2.1. प्रशुल्क आदेश दिनांक 25 मार्च, 2011 के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने कुछ मुद्दों पर आदेश की समीक्षा करने के लिए एक आवेदन दिनांक 13 जून, 2011 दाखिल किया था। समानान्तरतः, टीएमआईएलएल ने मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश के खिलाफ 20 जून, 2011 को माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में रिट याचिका सं. 9714 (डब्ल्यू) भी दाखिल किया था।

2.2. माननीय उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को यह निदेश देते हुए 5 जुलाई, 2011 को टीएमआईएलएल की रिट याचिका का निपटान किया था कि अपनी सुविधा और कानून के अनुसार समीक्षा आवेदन दिनांक 13 जून, 2011 का निपटान करें और टीएमआईएलएल को निदेश दिया था कि वह अपने ग्राहकों से पुरानी दरें वसूल करे और पुरानी तथा नई दरों के बीच के अन्तर की राशि प्रतिमाह राष्ट्रीयकृत बैंक में अल्ट्रावधि सावधि जमा में जमा करें।

2.3. टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन का निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करने के बाद आदेश दिनांक 11 अक्टूबर, 2011 द्वारा निपटान किया गया था। आदेश दिनांक 11 अक्टूबर, 2011 ने, मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में 32.29 प्रतिशत पर आदेशित पूर्व कटौती की तुलना में, मार्च, 2008 में निर्धारित टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में 17.87 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड कटौती की थी और मोबाइल हारबर क्रेनों के किराये के लिए प्रमारों को पूर्ववर्ती अनुमोदित दर रु. 24/- प्रति मी.ट. से संशोधित कर रु. 35.30 प्रति मी.ट. किया था। यह आदेश राजपत्र सं. 219 द्वारा 11 नवम्बर, 2011 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

2.4. तथापि, प्रशुल्क आदेश दिनांक 25 मार्च, 2011 और 11 अक्टूबर, 2011 भी माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में अपनी रिट याचिका सं. 2011 का 20969 (डब्ल्यू) द्वारा टीएमआईएलएल द्वारा चुनौती दी गई थी। माननीय उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 9 दिसम्बर, 2011 द्वारा प्रशुल्क आदेश के प्रचालन को स्टे कर दिया था और

याचिकाकर्ताओं को निदेश दिया था कि पुरानी दरें वसूल करें और (2008) पुरानी दरों तथा नई दरों के बीच के अन्तर की राशि को प्रतिमाह राष्ट्रीयकृत बैंक में अल्पावधि सावधि जमा में जमा करें और नियमित रूप से इस प्राधिकरण को सूचित करें।

3.1. टीएमआईएलएल की प्रशुल्क वैधता 31 मार्च, 2013 को समाप्त होनी थी और, इसलिए, टीएमआईएलएल से हमारे पत्र सं. टीएमपी/39/2005-विविध दिनांक 07 मई, 2012 द्वारा अनुरोध किया गया था कि अपना प्रस्ताव दाखिल करें। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 29 जून, 2012 द्वारा 1 अप्रैल, 2013 से 31 मार्च, 2016 तक प्रभावी रहने वाले प्रशुल्क हेतु अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.2. तथापि, यह देखा गया था कि चूंकि अक्टूबर, 2011 आदेश माननीय न्यायालय द्वारा स्टे किया गया है और चूंकि टीएमआईएलएल वर्ष 2010-11 से आज की तारीख के दौरान वर्ष 2008 में निर्धारित प्रशुल्क की वसूली जारी रखे हुए था, इसलिए हम अक्टूबर, 2011 के प्रशुल्क आदेश के संदर्भ में टीएमआईएलएल के वास्तविक निष्पादन का विश्लेषण करने की स्थिति में नहीं होगा, जैसाकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में विनिर्दिष्ट किया गया है। इसके अलावा, पत्र दिनांक 29 जून, 2012 द्वारा टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किया गया प्रशुल्क प्रस्ताव ऐसा विश्लेषण किए बिना निपटान नहीं किया जा सकता। मांगी गई कानूनी राय में माननीय न्यायालय में लंबित मामलों की जल्दी लिस्टिंग की कोशिश करने का सुझाव दिया गया था और उस समय तक टीएमआईएलएल की दरों के पुनर्निर्धारण से संबंधित मामले को आस्थगित रखा जाए।

3.3. इस परिस्थिति में, टीएमआईएलएल ने अपने द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर 1 अप्रैल, 2013 से 31 मार्च, 2016 तक लागू रहने वाले नए दरमान को निर्धारित करने के लिए प्रार्थना करते हुए रिट याचिका सं. 2013 की 32843 (डब्ल्यू) दाखिल की थी और उस समय तक 2013-16 अवधि के लिए नए दरमान को अंतिम रूप नहीं दिया गया था और अधिसूचित नहीं किया गया है, उन्हें उनके प्रस्ताव में उनके द्वारा प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर वसूल करने की अनुमति दी जाए।

3.4. इस संबंध में, पक्षों की ओर से किए गए निवेदन पर विचार करने के बाद माननीय न्यायाधीश संजीव बनर्जी ने इस याचिका का निपटान किया था। माननीय न्यायालय के आदेश के प्रचालन हिस्से को नीचे दोबारा प्रस्तुत किया गया है:-

*“लंबित कार्यवाहियां होने के बावजूद, टीएमपी अप्रैल, 2013 से मार्च, 2016 अवधि के लिए हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में बर्थ सं. 12 के प्रचालन के लिए याचिकाकर्ताओं पर लागू दरों की अनुसूची अपने सर्वोत्तम निर्णय और विभिन्न याचिकाओं के लंबित होने से प्रभावित हुए बिना निपटान करेगा। चूंकि याचिकाकर्ताओं ने कहा है कि उन्होंने 01 अप्रैल, 2013 से आज की तारीख तक की अवधि के लिए पुरानी दरों पर वसूली की है और ऐसी दर अथवा अन्य दर तब तक वसूल की जाती रहेगी जो वे ठीक समझेंगे, जब तक कि टीएमपी दरों का निपटान नहीं किया जाता है और याचिकाकर्ताओं को संप्रोषित नहीं किया जाता है, टीएमपी द्वारा इस अवधि के दौरान प्रसारित दर को भी देखना चाहिए और जांच करनी चाहिए कि क्या यह 31 मार्च, 2005 को जारी किए गए प्रशुल्क के विनियमन के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.17.4 में उस अभिव्यक्ति के अर्थ के भीतर अधिक हो।*

*टीएमपी अप्रैल, 2013 से मार्च, 2016 अवधि के लिए दरों का निपटान करे और उस तारीख से आठ सप्ताह के भीतर याचिकाकर्ताओं को इसके बारे में संप्रोषित करे।*

*डब्ल्यू पी. सं. 2013 का 32843(डब्ल्यू) का दरों के निर्धारण के लिए कार्यपद्धति पर गए बिना निपटान किया गया है।”*

3.5. इस प्रकार, माननीय उच्च न्यायालय के निदेश का अनुपालन करने के लिए, टीएमआईएलएल के प्रस्ताव पर विचार-विमर्श करने का निर्णय लिया गया था। चूंकि 2013-14 से 2015-16 अवधि के लिए अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए जून, 2012 में टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव 2010-11 से 2011-12 अवधि के वास्तविकताओं और 2012-13 से 2015-16 अवधि के अनुमानों पर आधारित था और दिया गया था कि वर्ष 2012-13 और वर्ष 2013-14 के प्रथम सात महीने पहले ही समाप्त हो चुके थे, इसलिए टीएमआईएलएल से हमारे पत्र दिनांक 22 नवम्बर, 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह 2012-13 के वास्तविकताओं के आधार पर जून, 2012 के अपने प्रस्ताव को अद्यतन करे और अक्टूबर, 2013 तक के वास्तविकताओं के संदर्भ में वर्ष 2013-14 के लिए अपने अनुमानों को अद्यतन करे। टीएमआईएलएल से यह अनुरोध भी किया गया था कि वर्ष 2013-14 के अद्यतन किए गए अनुमानों के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2015-16 के अनुमानों की भी समीक्षा करे, यदि वह ऐसा चाहे तो। टीएमआईएलएल से अपना अद्यतन किया गया प्रस्ताव 02 दिसम्बर, 2013 से पहले भेजने का अनुरोध किया गया था।

3.6. इस परिप्रेक्ष्य में, टीएमआईएलएल ने अपने पत्र सं. टीएमआईएलएल/202/13-14 दिनांक 14 दिसम्बर, 2013 (9 दिसम्बर, 2013 को हमें प्राप्त) द्वारा अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था।

4.1. टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 04 दिसम्बर, 2013 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i) आदेश सं. टीएमपी/44/2012-टीएमआईएलएल दिनांक 17 मार्च, 2008 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें मौजूदा दरों पर सुविचारित की गई हैं। 2010-13 के लिए दरों के संशोधन के लिए 25 मार्च, 2011 और 11 अक्टूबर, 2011 को टीएमपी द्वारा पारित और क्रमशः दिनांक 25 मई, 2011 और 9 नवम्बर, 2011 को अधिसूचित आदेश को टीएमआईएलएल द्वारा माननीय कोलकाता उच्च न्यायालय में चुनौती दी गई थी और आदेश सं. 20969(डब्ल्यू) दिनांक 9 दिसम्बर, 2011 द्वारा माननीय उच्च न्यायालय द्वारा स्टे आदेश जारी किया गया था। इसके अलावा, माननीय उच्च न्यायालय ने अपने आदेश सं. डब्ल्यू पी. 32843(डब्ल्यू) द्वारा माननीय उच्च न्यायालय ने टीएमआईएलएल को टीएमपी आदेश सं. टीएमपी/55/2007 के अनुसार पुरानी दर अथवा अन्य दर जो सही समझी जाए, वसूल करने की अनुमति दी थी।

(ii) कुछ लेबर संबंधित करारों पर लेबर कमिशनर को शामिल करते हुए संबद्ध एजेंसियों के साथ बातचीत चल ही है। एजेंसियां मांगों का नया चार्टर प्रस्तावित कर रही हैं जिसके आधार पर बातचीत की जा रही है। इसलिए, अनुमानों के आधार पर 2013-14 के लिए अनुमानित लागतों को लिया गया है।

4.2. टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से यथा निर्दिष्ट अन्य मुख्य बिन्दुओं को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i) यह प्रस्ताव तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 2013-14 से 2015-16 के लिए है।

(ii) यह प्रस्ताव वर्ष 2010-11 से 2012-13 तथा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों पर आधारित है।

(iii) वर्ष 2010-11 से 2015-16 के यातायात आंकड़े नीचे दिए गए हैं :-

वर्ष	यातायात (मी.ट. में)	वास्तविक/अनुमान
2010-11	1193775	वास्तविक
2011-12	850112	
2012-13	727870	
2013-14	765000	
2014-15	915000	अनुमान
2015-16	915000	

(iv) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान परिकल्पित पूंजी संवर्धन निम्नवत् हैं:-

वर्ष	विवरण	रु० लाखों में
2013-14	एलएल-6 पर रेलवे लिंक और अवसंरचना विकास	220
	उपस्कर की खरीद	32
2014-15	एलएल-6 पर रेलवे लिंक और रेलवे लाइन तथा कार्यालय भवन	1420
	32 टन फोर्कलिफ्ट 2 सं. की खरीद	310
2015-16	3000 वर्ग मी. कवर्ड शैड का निर्माण और प्लॉट का विकास	500

(v) टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित समेकित आय तथा लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय/लागत विवीक्षाएं नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविकताएं			प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
(i)	यातायात (मी.ट. में)	1193775	850112	727870	765000	915000	915000
(ii)	प्रचालन आय	2815	2175	2801	2753	3141	3319
(ii)	प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/घाटा	-230	-747	-249	-860	-1270	-1472
(iv)	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल घाटा	-8%	-34%	-9%	-31%	-40%	-44%
(v)	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल घाटा	- कोई नहीं-			-38.33%		

(vi) उपर्युक्त लागत स्थिति के आधार पर, अक्टूबर, 2008 में अनुमोदित दरमान में वृद्धि की विभिन्न प्रतिशत देखी गई है।

(vii) टीएमआईएलएल द्वारा भी दरमान में परिभाषाओं/शर्तों में कुछ बदलाव किए जाने का प्रस्ताव देखा गया है।

4.3. तत्पश्चात, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बर्थ सं. 12 में प्रचालन के लिए लेखापरीक्षित पृथक्कृत वार्षिक लेखे भेजे हैं।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीएमआईएलएल प्रस्ताव की एक प्रति लाइसेंसदाता पत्तन अर्थात् केओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। किसी भी उपयोक्ता ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थीं। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 जनवरी, 2013 द्वारा अपनी अंतरिम टिप्पणियां भेजी हैं। इन अंतरिम टिप्पणियों की प्रति टीएमआईएलएल को अग्रेषित की गई थी। टीएमआईएलएल ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक केओपीटी की अंतरिम टिप्पणियों पर कोई जवाब नहीं दिया है। केओपीटी द्वारा किए गए निवेदन निम्नवत् हैं:-

- (i) टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव की टीएमआईएलएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर जांच किए जाने की आवश्यकता है। प्रासंगिक अवधि के लिए टीएमआईएलएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अभाव में, केओपीटी की बृहत टिप्पणियां नहीं की जा सकती। टीएमआईएलएल ने केओपीटी को 2010-11 से आगे के अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे जमा नहीं किए हैं। उसके अभाव में, स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा निर्धारित परन्तु टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान नहीं की गई रॉयल्टी के लेखांकन संव्यवहार को सत्यापित नहीं किया जा सका।
- (ii) इसके अलावा, केओपीटी के दरमान द्वारा आच्छादित सेवाओं पर रॉयल्टी केओपीटी दरमान के आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान की जानी है। चूंकि केओपीटी दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव टीएमपी के पास लंबित है, इसलिए भविष्य अवधि (2014-15 और 2015-16) के लिए टीएमआईएलएल की रॉयल्टी भुगतान देयता का सही प्रकार से अनुमान नहीं लगाया जा सकता।
- (iii) टीएमपी टीएमआईएलएल के प्रस्ताव का निपटान करने के लिए न्यायालय द्वारा यथा निदेशित 8 सप्ताह के बाद समय का विस्तार प्राप्त करने के लिए माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय जाने पर विचार कर सकता है।
- (iv) टीएमपी टीएमआईएलएल को सलाह देता है कि 2010-11 से आगे के अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे जमा करे। टीएमआईएलएल को यह भी सलाह दी जाती है कि वास्तव में भुगतान की रॉयल्टी, स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा निर्धारित रॉयल्टी, लागत विवरण में सुविचारित रॉयल्टी और लेखों में व्यय रूप में प्रसारित रॉयल्टी के ब्योरे वाले विवरण केओपीटी के लिए लागत विवरण में सुविचारित सभी वर्षों के लिए केओपीटी की अंतिम टिप्पणियों को जमा करने के लिए शीघ्र जमा करे जैसाकि टीएमपी द्वारा अथवा टीएमआईएलएल के विषय प्रस्ताव का निपटान करते हुए मांग की गई है।

5.2. केओपीटी की अन्य अंतरिम टिप्पणियों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) सहमत प्रक्रिया के अनुसार अपने खातों को अलग-अलग करने के लिए लिखित टिप्पणी के अनुपालन नहीं किए जाने के साथ-साथ लाइसेंस करार के प्रावधान के मध्य में सामान्य प्रयोजन कम्पनी के रूप में कार्य करते हुए टीएमआईएलएल से जुड़ी समस्याओं को केओपीटी पत्र दिनांक 23 फरवरी, 2011 द्वारा टीएमपी को भेजे गए अपने दरमान के संशोधन के लिए टीएमआईएलएल पिछले संशोधन प्रस्ताव के स्थान पर केओपीटी टिप्पणियों के भाग-1 के अधीन मुख्य रूप से दिए गए हैं। यह अभी तक वैध है और उपयुक्त निदेश जारी करने के लिए टीएमपी द्वारा विचार किया जा सकता

है। टीएमआईएलएल ने विशेष प्रयोजन कम्पनी के रूप में अपनी कार्यप्रणाली को सीमित करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की थी और न ही उन्होंने लिखित वचनबंध के बावजूद सहमत प्रक्रिया के अनुसार बर्थ सं. 12 में उनके खातों को अलग-अलग नहीं किया था।

टीएमआईएलएल अपने सांविधिक लेखापरीक्षक (उनके द्वारा सहमत प्रक्रिया की पुष्टि में नहीं) द्वारा पृथक्कृत लेखे पहले प्राप्त करने की पद्धति को जारी रखे हुए हैं और उसके बाद स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा सत्यापित करवाया जा रहा है।

उनके लेखापरीक्षित लेखों से यह देखा गया है कि स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा निर्धारित रॉयल्टी पर टीएमआईएलएल का विवाद हो गया था, उन्होंने परंपरागत रूप से 2007-08 के उनके लेखों में व्यय रूप में उसे प्रभारित किया था। एक तरफ उन्होंने व्यय रूप में इसे प्रभारित करते हुए टैक्स-योग्य लाभ को कम किया था जबकि वहीं दूसरी ओर इस पर विवाद हुआ था और यह केओपीटी को नहीं दिया गया था।

- (ii) टीएमआईएलएल को यह सलाह दी जाए कि व्यय के लेखों में प्रभारित रॉयल्टी और स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा निर्धारित रॉयल्टी के सापेक्ष पिछली अवधियों के लिए देय रॉयल्टी की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत करें। टीएमआईएलएल को यह भी सलाह दी जाती है कि लागत विवरण द्वारा आच्छादित सभी पिछले वर्षों के अपने लेखापरीक्षित लेखे प्रस्तुत करें।
- (iii) लाइसेंस करार के अनुसार, टीएमआईएलएल से यह अपेक्षा की जाती है कि केओपीटी दरमान द्वारा आच्छादित सेवाओं के लिए केओपीटी दरमान की प्रचलित दरों के अनुसार रॉयल्टी की अदायगी की जाए। चूंकि दरमान के संशोधन के लिए केओपीटी प्रस्ताव टीएमपी द्वारा अभी अनुमोदित नहीं किया गया है, कि यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे उन्होंने 2013-14 से आगे के लिए रॉयल्टी का पूर्वानुमान लगाया है। टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।
- (iv) टीएमआईएलएल ने कहा है कि उन्होंने मार्च 2008 में टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों पर विचार किया है क्योंकि वर्ष 2011 में टीएमपी द्वारा निर्धारित दरों की बजाय मौजूदा दर क्योंकि उन्होंने उक्त अधिसूचना पर स्टे प्राप्त किया है, परन्तु यह दिखाई देता है कि माननीय उच्च न्यायालय ने निदेश दिया था कि जब टीएमआईएलएल पुरानी दरें वसूल कर सकता है परन्तु उसी समय टीएमआईएलएल को पुरानी दरों और नई दरों के बीच के अन्तर की राशि राष्ट्रीयकृत बैंक में अल्पावधि जमा में जमा करनी है। उपर्युक्त परिस्थितियों के अधीन, टीएमआईएलएल सही निर्धारण के लिए 2011 में टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों के सापेक्ष प्रस्तावित दर की स्थिति भी बतानी चाहिए।
- (v) इस संबंध में यह भी उल्लेख किया गया है कि लाइसेंस करार टीएमआईएलएल को यह अनुमति नहीं देता है कि केओपीटी ग्राहकों से अपने दरमान के अनुसार प्रभारों से अधिक प्रभार (ऐसी सेवाओं के लिए जो केओपीटी दरमान द्वारा आच्छादित हैं) वसूल करें और रॉयल्टी केओपीटी के दरमान दरों पर विचार करते हुए ऐसी सेवाओं से होने वाली आय से देय है। अन्य सेवाओं के लिए जिनके प्रति दरें केओपीटी के दरमान में निर्धारित नहीं की जाती हैं, रॉयल्टी टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व पर देय है।
- (vi) टीएमआईएलएल ने विविध सेवाओं के अधीन 'ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन' और 'हारबर मोबाइल क्रेन के लिए प्रभार' के संबंध में दोहरी प्रभार प्रणाली का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रणाली के अधीन, वे उसके लिए प्रति उपस्कर प्रति पारी आधार अथवा प्रति मी.ट आधार में से कोई वसूल कर सकते हैं। उन्होंने कारण दिया है कि उक्त प्रावधान ऐसे पक्षों को निर्विवाद रूप से सेवा प्रदान करने के लिए है जो समेकित प्रति मी.ट. दर चाहते हैं और वास्तविक उपस्कर उपयोग को नहीं लेना चाहते हैं।  
केओपीटी ने महसूस किया है कि उस सेवा के लिए दो प्रकार से प्रभार वसूल करने का ऐसा प्रावधान वास्तविक राजस्व और देय रॉयल्टी के सही निर्धारण में मुश्किलें पैदा कर सकता है इससे अधिक टीएमआईएलएल प्राथमिक तौर पर टाटा स्टील लिमिटेड, उनकी मूल कम्पनी, को सेवा प्रदान करता है। टीएमपी से उन सेवाओं के लिए ऐसे दो तरीके से प्रभार वसूल करने की अनुमति नहीं देने का अनुरोध किया गया था।
- (vii) हारबर मोबाइल क्रेन के इस्तेमाल के लिए प्रस्तावित प्रभारों के संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु टीएमपी के विचार के लिए रखे गए हैं:  
लाइसेंस करार के परिशिष्ट-9 के अनुसार, उपस्कर का न्यूनतम उत्पादकता स्तर 340 मी.ट. प्रति घंटा विनिर्दिष्ट किया गया है। तलविहन उत्पादकता उससे कम नहीं होनी चाहिए जो लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट की गई हो।  
मोबाइल हारबर क्रेनों के लिए दरें निर्धारित करने में टीएमपी द्वारा अंगीकृत सामान्य सिद्धांत के अनुसार, ऐसी दरें उत्पादकता से जुड़ी होने की जरूरत है। हालांकि टीएमआईएलएल ने एकल स्लैब रियायत निर्धारित की है, परन्तु टीएमआईएलएल ने उत्पादकता प्राप्त करने में विफल रहते समय 10 प्रतिशत रियायत की सीमा तय की है। उदाहरणार्थ, भले ही उत्पादकता तलविहन उत्पादकता की 50 प्रतिशत है, टीएमआईएलएल केवल 10 प्रतिशत रियायत आफर करेगा। इसके अलावा, फार्म-1 में निर्दिष्ट उत्पादकता स्तर दरमान का हिस्सा नहीं है और इसलिए उसके स्थान पर उत्पादकता प्रतिमान और लागू दरें दरमान में ही निर्धारित की जानी चाहिए।  
इसके अलावा, सरकारी नीति के अनुसार, तटीय रियायत ऐसे प्रभार के प्रति भी लागू है जो टीएमआईएलएल ने नहीं दर्शाया है।  
दूसरा मुद्दा जो टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित लेवी की प्रयोज्यता के उल्लेख की अपेक्षा करता है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या टीएमआईएलएल टीएमपी द्वारा अधिसूचित ऑन बोर्ड प्रभारों, घाटशुल्क प्रभार, ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों आदि के लिए दरों के अलावा सभी पोतों (जहां एमएचसी सहयोग उपलब्ध करवाया गया है) से एमएचसी किराया प्रभार वसूल करेगा। यह मुद्दा भ्रम से बचाने के लिए प्रस्ताव में ही स्पष्ट किए जाने की अपेक्षा करता है। इसका रॉयल्टी गणना में भी महत्वपूर्ण विवेक्षा है।
- (viii) निर्यात कार्गो की डनेजिंग को 'ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण' प्रभार [एस.6.1. (ख)] के अधीन शामिल किया गया है। उसी के लिए एक पृथक दर दोबारा एस. 10.3 (13) के अधीन निर्धारित की गई है। ऐसे प्रस्ताव से संबंधित मामले को स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।
- (ix) केओपीटी ने बर्थ सं. 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन की अनुमति नहीं दी है और इसके अलावा टीएमआईएलएल ने अपने बर्थ पर किसी कंटेनर प्रहस्तन का पूर्वानुमान नहीं लगाया है। तदनुसार, कंटेनर प्रहस्तन के लिए कोई दर निर्धारित नहीं की जानी चाहिए।
- (x) यह भी देखा गया है कि लागत विवरण में टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि उन्होंने केओपीटी दावे के अनुसार पट्टा किराये पर विचार किया है क्योंकि लागत भी इसे विवादित बना रही है और इसके लिए पूरी तरह से भुगतान नहीं किया जा रहा है।

केओपीटी महसूस करता है कि जबतक टीएमआईएलएल केओपीटी द्वारा मांग किए गए पट्टा किराये की अदायगी करने के लिए सहमत है, उनका प्रशुल्क लागत रूप में मांग की गई राशि पर विचार करना निर्धारित नहीं किया जाना चाहिए। ऐसी स्थिति में यह एक तरफ उन्हें लागत प्रोद्भूत नहीं करनी होगी जबकि दूसरी ओर वे प्रशुल्क में लागत के लाभ को विपश्चित करेंगे, परिणामस्वरूप दोहरा लाभ होगा।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, टीएमआईएलएल से हमारे पत्र दिनांक 20 दिसम्बर, 2013 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल ने प्रश्नों पर अपना जवाब भेजते समय अपने पत्र दिनांक 31 जनवरी, 2014 द्वारा संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और टीएमआईएलएल के जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीएमआईएलएल का जवाब
(क).	सामान्य:	
(i)	प्रस्तावित मसौदा दरमान में, यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने विभिन्न प्रशुल्क मदों में वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। गतिविधि विशेष में प्रत्येक कार्गो मद के लिए वृद्धि का प्रस्तावित प्रतिशत भिन्न देखा गया है। अन्य शब्दों में, प्रत्येक गतिविधि के अधीन, वृद्धि का भिन्न प्रतिशत प्रत्येक गतिविधि के अधीन अक्रास द बोर्ड वृद्धि की बजाय विभिन्न कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित की गई है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल अपने लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति के साथ प्रस्तावित मसौदा दरमान में मांग की गई प्रत्येक गतिविधि के अधीन विभिन्न कार्गो मदों के लिए वृद्धि के भिन्न प्रतिशत से अंतर्संबंध जोड़ते हुए विश्लेषण और जरूरी गणनाएं भेजे। ऐसे विश्लेषण और गणनाओं के अभाव में, वृद्धि/कटौती, टीएमआईएलएल की वित्तीय/लागत स्थिति पर निर्भर करते हुए, अक्रास द बोर्ड आदेशित करनी होगी।	विभिन्न कार्गो के लिए दरें प्रचालन लागत में वृद्धि पर विचार करते हुए बढ़ाई गई हैं और मौजूदा तुलनीय बाजार दरों पर भी आधारित है। कई मौजूदा दरें कमतर नहीं हैं और बाजार दर काफी बढ़ गई है। लागत में वृद्धि भी विभिन्न कार्गो के लिए भिन्न है। हमने भी निकटतम प्रतिस्पर्धी की दरों के बराबर बनाए रखने का प्रयास किया था ताकि प्रतिस्पर्धा बनी रह सके। इसलिए, दरों की अक्रास द बोर्ड वृद्धि प्रचालनों को बनाए रखने के लिए उपयुक्त नहीं होगी।
(ii)	टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित प्रस्ताव से, यह देखा गया है कि यह प्रस्ताव वर्ष 2008 में अनुमोदित दरों पर आधारित है। इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय का आदेश दिनांक 20 नवम्बर, 2013 टीएमपी को निदेश देता है कि अपने उत्तम निर्णय तथा पिछली याचिकाओं के लंबित होने से प्रभावित हुए बिना अप्रैल, 2013 से मार्च, 2016 अवधि के लिए टीएमआईएलएल की दरें निर्धारित करे। इस प्राधिकरण को उसके उत्तम निर्णय और पिछली याचिकाओं के लंबित होने से प्रभावित हुए बिना टीएमआईएलएल का दरमान निर्धारित करते हुए आदेश पारित करने में सहयोग के लिए, टीएमआईएलएल जरूरी गणनाओं तथा अपेक्षित सूचना के साथ अक्टूबर 2011 के आदेश द्वारा टीएमआईएलएल के लिए अनुमोदित दरों के आधार पर तैयार किए गए निर्धारित प्रारूपों में लागत विवरण का वैकल्पिक सैट प्रेषित करे।	चूंकि टीएमपी का अक्टूबर, 2011 का आदेश न्यायाधीन है, इसलिए टीएमआईएलएल ने उस आदेश को नहीं माना है, उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें टीएमआईएलएल द्वारा प्रसारित नहीं की जा रही हैं। इसलिए, प्रस्ताव तैयार करने के लिए आधार रूप में इन दरों पर विचार करते हुए यह प्रस्ताव गलत संकेत दे सकता है। हम दोहराना चाहते हैं कि हम लेखापरीक्षित लेखों द्वारा समर्थित सभी वास्तविक भौतिक निष्पादन डाटा 2012-13 तक उपलब्ध करवा रहे हैं और इसलिए इस प्राधिकरण के पास 2013-16 के लिए दरें निर्धारित करने हेतु सभी अपेक्षित सूचना है।
(iii)	टीएमआईएलएल ने फार्म-1 में कहा है कि इसकी मूल्यनिर्धारण रणनीति लागत आधारित है। कृपया इकाई कीमत पर उत्पादकता में पूर्वानुमानित सुधार का प्रभाव बताएं।	(क). हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग के साथ उत्पादकता स्तर फार्म 1 में यथा उल्लिखित वर्तमान स्तरों की अपेक्षा उच्चतर स्तर पर लिया गया है और खंड 10 के अधीन दरों तथा शर्तों में शामिल किया गया है। (ख). उपयोक्ता के लिए लौह अयस्क की दोगुनी स्टेकिंग की लागत भी खंड 10/खंड 7 के अधीन बचा गया है। (ग) रु0 प्रति मी.ट. आधार पर प्रचालन दर वाणिज्यिक रूप से उपयोक्ताओं को सादगी उपलब्ध करवाने के लिए हारबर मोबाइल क्रेन के इस्तेमाल और ऑन-बोर्ड उपस्कर के उपयोग के लिए प्रस्तावित की गई है और इसे मौजूदा उत्पादकता स्तरों के स्थान पर प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों पर विचार करते हुए विपश्चित किया गया है। यदि मौजूदा उत्पादकता स्तर सुविचारित किया जाता है तो दर प्रतिमी.ट. बढ़ेगी।
(iv)	फार्म-1 के क्र.सं. 4 के मामले में, टीएमआईएलएल ने मौजूदा दरमान और प्रस्तावित दरमान की तुलनात्मक स्थिति भेजी है। तथापि, टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित मसौदा दरमान में शामिल बदलावों में औचित्य/कारण नहीं दिए हैं। टीएमआईएलएल दरों तथा शर्तों में प्रस्तावित प्रत्येक बदलाव के संदर्भ में औचित्य/कारण बताएं।	इसे प्रस्तावित दरमान में पहले ही स्पष्ट किया गया है जिसमें मौजूदा और प्रस्तावित दरमान बदलाव के लिए स्पष्टीकरण के साथ दिए गए हैं। शर्तों में बदलावों के कारण भी प्रस्तावित दरमान में स्पष्ट किए गए हैं।
(v)	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से संबंधित होना चाहिए। टीएमआईएलएल ने फार्म-1 के क्र. सं. 6 पर दर्शाया है कि इसे 4400 मी.ट. के जलयान दिवस आउटपुट को अर्जित करने का लक्ष्य रखा है। उत्पादकता का यह तलचिह्नत स्तर तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शासित करते हुए शर्त रूप में दरमान में शामिल करें।	हारबर मोबाइल क्रेन की दरें उत्पादकता स्तरों से जोड़ी गई हैं। सभी अन्य दरें उससे नहीं जोड़ी जा सकती क्योंकि उत्पादकता स्तर बाह्य कारकों जैसे स्टेवेज, पोत प्रकार और क्रेन गुणों/क्षमताओं आदि पर निर्भर हैं जोकि टीएमआईएलएल के नियंत्रण के परे हैं।

(vi)	<p>अधिसूचित अधिकतम प्रशुल्क (वर्ष 2008 में यथा अनुमोदित) में रियायतें और छूट, यदि कोई हों, टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान स्वीकृत वर्षवार भेजें।</p> <p>इसी प्रकार, वर्ष 2011 में अनुमोदित प्रशुल्क में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा स्वीकृत रियायतें और छूट भी भेजें।</p>	<p>टीएमआईएलएल पहले ही स्पष्ट कर चुका है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यह बताया गया है कि प्रचालक का वास्तविक तथा भौतिक निष्पादन प्रशुल्क निर्धारण के लिए समीक्षित किया जाएगा। दिशानिर्देश में भी कहा गया है कि दर अधिकतम स्तर पर निर्धारित की गई हैं और प्रचालक इस पर रियायत/छूट ऑफर करे।</p> <p>इसलिए, इस प्राधिकरण से दोबारा अनुरोध करते हैं कि 2013-16 के लिए दरों के विपथन हेतु वास्तविक निष्पादन पर विचार करे।</p>
(vii)	<p>आदेश दिनांक 20 नवम्बर, 2013 पारित करते समय, माननीय उच्च न्यायालय द्वारा देखा गया/पारित आदेश जिन्हें नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:</p> <p><i>“चूंकि याचिकाकर्ताओं ने कहा है कि उनसे 01 अप्रैल, 2013 से आज की तारीख तक की अवधि के लिए पुरानी दरों पर प्रभार वसूल किए गए हैं और ऐसी दर अथवा अन्य दर जो वे ठीक समझें पर तब तक प्रभारित किए जाते रहेंगे जब तक टीएमपी दरें निर्धारित और याचिकाकर्ताओं को संप्रेषित नहीं की जाती हैं, इसलिए टीएमपी को इस अवधि के दौरान प्रभारित दर भी देखनी होगी और निर्धारण करना होगा कि क्या यह 31 मार्च, 2005 को जारी किए गए प्रशुल्क के विनिमयन के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.17.4 में उस अभिव्यक्ति के अर्थ के भीतर पहुंचीय है।”</i></p> <p>इस प्राधिकरण द्वारा माननीय न्यायालय के निदेश का अनुपालन करने के लिए, टीएमआईएलएल 1 अप्रैल, 2013 के बाद बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा नई सेवाएं प्रदान करने अथवा नई कार्गो मदों के प्रहस्तन के संदर्भ में निम्नलिखित ब्योरे प्रेषित करें ताकि 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.17.4 में शामिल अभिव्यक्ति के अर्थ के भीतर हमारे द्वारा अधिकता, यदि कोई हो, का मूल्यांकन किया जा सके:</p>	<p>टीएमआईएलएल ने 29 जून, 2012 को प्रस्तुत मूल प्रस्ताव और 04-12-2013 को (इस प्राधिकरण की सलाह के आधार पर) संशोधन के अनुसार उनके द्वारा दरमान अभी लागू नहीं किया गया है।</p>
(क)	1 अप्रैल, 2013 के बाद बर्थ सं. 12 पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त नई सेवाओं अथवा नई कार्गो मदों के ब्योरे, यदि कोई हों।	
(ख)	नई कार्गो मदों अथवा नई प्रदत्त सेवाओं के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रभारित दरें।	
(ग)	तदर्थ आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा दर की वसूली पर सहमति प्रदान करने के लिए उपयोक्ताओं की सहमति।	
(घ)	ऐसी प्रभारित दरों के समर्थन में आधार/गणनाएं।	
(ख)	पहले उपलब्ध करवाए गए अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना:	
	<p>2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की अपेक्षा करता है। इस संदर्भ में और टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव के फार्म-7 के संदर्भ में, टीएमआईएलएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:</p>	
(i)	<p>फार्म-7 में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के अनुमानों की उक्त अवधि के वास्तविकताओं से तुलना की है, जबकि अक्टूबर, 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमान वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए थे। इसके अलावा, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए अनुमान कॉलम में टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कोई भी आंकड़ें अक्टूबर, 2011 के टीएमआईएलएल समीक्षा आदेश में शामिल अनुमान आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। इसलिए, टीएमआईएलएल वर्ष 2012-13 को शामिल करने की बजाय और वर्ष 2009-10 के लिए आंकड़ों को अलग रखते हुए फार्म-7 को संशोधित करे ताकि तदनुसारी अवधि के लिए वास्तविकताओं से अक्टूबर, 2011 के आदेश में यथा सुविचारित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों की तुलना की जा सके।</p>	हमने इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए निदेशानुसार फार्म-7 संशोधित किया है।
(ii)	<p>इस प्राधिकरण ने अनुच्छेद सं. 15(xxii)(छ)द्वारा इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं से सत्यापन के अधीन लौह अयस्क कार्गो के रु० 12 प्रति मी.ट. पर वर्ष 2011-12 और 2012-13</p>	<p>प्रासंगिक करार प्रति संलग्न की गई है।</p> <p>(टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित सेवा करार दिनांक 13 सितम्बर, 2010 की प्रति</p>

	के दौरान 'विविध प्रचालन व्यय' व्यय के शीर्ष के अधीन लौह अयस्क की स्टेकिंग के लिए व्यय पर विचार किया था। इसलिए, टीएमआईएलएल लौह अयस्क की स्टेकिंग के लिए प्रोद्भूत रु. 12 प्रति मी.ट. की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	कार्गो की स्टेकिंग के लिए रु. 12 प्रति मी.ट. की दर दर्शाती है)।																								
(iii)	यह याद किया जाए कि इस प्राधिकरण ने मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद सं. 15(xxix) द्वारा टीएमआईएलएल को सलाह दी थी कि अपनी आंतरिक प्रणाली को आगे बढ़ाए ताकि यह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वैयक्तिक गतिविधियों के लिए लागत व्ययों द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार कर सकता है। इस संबंध में, टीएमआईएल पुष्टि करे कि उसका प्रस्ताव वैयक्तिक गतिविधियों के लिए लागत व्ययों पर आधारित है।	हमने लागत गणना पत्रक "3ख – व्यय गणना पत्रक" में गतिविधिवार लागत व्ययों दिए हैं।																								
(iv)	होपर्स का इस्तेमाल करते हुए डम्पर्सों की उतराई और लदाई के लिए होपर्स का उपयोग के संबंध में प्रशुल्क शब्दावली "लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग" की समीक्षा और पुनःवर्गीकृत करने के लिए टीएमआईएलएल को सलाह देते हुए अनुच्छेद सं. 15(xLiii) द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा की गई टिप्पणी और राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखते हुए इकाई दरों में उपयुक्त संशोधनों का प्रस्ताव करने के संबंध में, इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में, टीएमआईएलएल द्वारा की गई कार्रवाई के बारे में बताएं।	होपर्स का ग्राहक मांग के आधार पर अलग से प्रयोग किया जाता है। हमने इस गतिविधि को 7.1. के क्र.सं. 1 में शामिल किया है।																								
(v).	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए इसके लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित प्रचालन आय, अन्य आय तथा वित्त एवं विविध आय तदनुसूची वर्षों के लिए टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों में यथा निर्दिष्ट आय से मेल नहीं खाते हैं। टीएमआईएलएल अन्तर के कारण स्पष्ट करे और अन्तर का समाधान करते हुए समाधान विवरण भेजे।	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पृथक्कृत लेखों के प्रस्ताव में यथा प्रकट लाभ के समाधान विवरण संलग्न किए हैं। समाधान विवरण के व्ययों नीचे दिए गए हैं:- (रु. लाखों में)																								
(vi).	इसी तरह, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए इसके लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित प्रचालन व्ययों, मूल्यहास, उपरिव्ययों एवं वित्त तथा विविध व्यय का कुल जोड़ तदनुसूची वर्षों के लिए टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों में यथा निर्दिष्ट कुल व्यय से मेल नहीं खाता है। टीएमआईएलएल अन्तर के कारण स्पष्ट करे और अन्तर का समाधान करते हुए समाधान विवरण भेजे।	<table><tr><th>विवरण</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>प्रस्ताव के अनुसार</td><td>424</td><td>(133)</td><td>320</td></tr><tr><td>घटाएं: प्रस्ताव में सुविचारित निम्नतर रॉयल्टी</td><td>(74)</td><td>(57)</td><td>(78)</td></tr><tr><td>घटाएं: पृथक्कृत लेखों में नहीं शामिल छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य</td><td>0</td><td>0</td><td>(0.49)</td></tr><tr><td>जोड़ें: प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया वापसी प्रावधान</td><td>69</td><td>52</td><td>0</td></tr><tr><td>पृथक्कृत लेखों के अनुसार</td><td>419</td><td>(138)</td><td>241</td></tr></table>	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	प्रस्ताव के अनुसार	424	(133)	320	घटाएं: प्रस्ताव में सुविचारित निम्नतर रॉयल्टी	(74)	(57)	(78)	घटाएं: पृथक्कृत लेखों में नहीं शामिल छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य	0	0	(0.49)	जोड़ें: प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया वापसी प्रावधान	69	52	0	पृथक्कृत लेखों के अनुसार	419	(138)	241
विवरण	2010-11	2011-12	2012-13																							
प्रस्ताव के अनुसार	424	(133)	320																							
घटाएं: प्रस्ताव में सुविचारित निम्नतर रॉयल्टी	(74)	(57)	(78)																							
घटाएं: पृथक्कृत लेखों में नहीं शामिल छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य	0	0	(0.49)																							
जोड़ें: प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया वापसी प्रावधान	69	52	0																							
पृथक्कृत लेखों के अनुसार	419	(138)	241																							
(vii).	टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, वर्ष 2009-10 के लिए परिसंपत्तियों का वास्तविक निवल प्रखंड टीएमआईएलएल द्वारा उस समय प्रेषित पृथक्कृत लेखों के अनुसार रु0 3940.36 लाख पर सुविचारित किया गया था। जबकि, अब पृथक्कृत लेखों के अनुसार, 31 मार्च, 2010 को परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड रु0 8786.65 लाख दर्शाया गया है। टीएमआईएलएल अन्तर का कारण स्पष्ट करे और अन्तर का समाधान करते हुए समाधान विवरण भेजे।	पृथक्कृत लेखे हमेशा वर्ष 2009-10 के निवल प्रखंड रु0 8786.65 लाख दर्शाते हैं। यह मूल्य हल्दिया प्रभाग के सम्पूर्ण परिसंपत्तियों के लिए है। 15-09-2010 को भेजे गए हमारे पिछले प्रस्ताव में, वर्ष 2009-10 के लिए परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड रु0 3946.31 लाख पर सुविचारित किया गया था। 01 अप्रैल, 2010 को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड हेतु समाधान नीचे दिया गया है:- <table><tr><th>विवरण</th><th>रु0 लाखों में</th></tr><tr><td>पृथक्कृत लेखों के अनुसार 01-04-2010 को निवल प्रखंड</td><td>8786.65</td></tr><tr><td>घटाएं: अन्य बर्थ-हल्दिया से संबंधित उपस्कर</td><td>(276.79)</td></tr><tr><td>घटाएं: अन्य</td><td>(21.93)</td></tr><tr><td>घटाएं: लेखों में पूंजीकृत एलएल-6 का भविष्य किराया</td><td>(4541.62)</td></tr><tr><td>पृथक्कृत लेखों के अनुसार</td><td>3946.31</td></tr></table>	विवरण	रु0 लाखों में	पृथक्कृत लेखों के अनुसार 01-04-2010 को निवल प्रखंड	8786.65	घटाएं: अन्य बर्थ-हल्दिया से संबंधित उपस्कर	(276.79)	घटाएं: अन्य	(21.93)	घटाएं: लेखों में पूंजीकृत एलएल-6 का भविष्य किराया	(4541.62)	पृथक्कृत लेखों के अनुसार	3946.31												
विवरण	रु0 लाखों में																									
पृथक्कृत लेखों के अनुसार 01-04-2010 को निवल प्रखंड	8786.65																									
घटाएं: अन्य बर्थ-हल्दिया से संबंधित उपस्कर	(276.79)																									
घटाएं: अन्य	(21.93)																									
घटाएं: लेखों में पूंजीकृत एलएल-6 का भविष्य किराया	(4541.62)																									
पृथक्कृत लेखों के अनुसार	3946.31																									
ग.	वित्तीय/लागत विवरण:																									
(1).	क्षमता:																									
(i).	टीएमआईएलएल वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए 11.24 लाख मी.ट. प्रतिवर्ष पर बर्थ सं. 12 की निर्धारित क्षमता पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजें।	4400 का जलयान दिवस आउटपुट वृद्धि के साथ पिछले कई वर्षों के दौरान अर्जित वास्तविक उत्पादकता के आधार पर परिकलित किया गया है। 4400 का जलयान दिवस आउटपुट वृद्धि के साथ पिछले वर्षों के दौरान अर्जित वास्तविक उत्पादकता पर आधारित रहा है। तथापि, यह बर्थ में प्रहस्तित																								
(ii).	टीएमआईएलएल ने दर्शाया है कि इसका लक्ष्य 4400 मी.ट. का जलयान																									

	दिवस आउटपुट प्राप्त करना है। कृपया दर्शाएं कि कैसे उक्त उत्पादकता को निर्धारित क्षमता के निर्धारण में लिया गया है।	वास्तविक कार्गो मिश्रण के आधार पर अनुमानित किया गया है। डुबाव सीमा, लॉक गेट की वजह से पत्तन में प्रवेश/नौचालन करने वाले पोतों की संख्या को सीमित करना आदि जैसे अन्य परिदृश्यों और पूर्व निष्पादन पर विचार करते हुए क्षमता का अनुमान लगाया गया है।																
(2).	यातायात:																	
	यातायात के अनुमान के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें:-																	
(क)	टीएमआईएलएल चालू वित्तीय वर्ष 2013-14 के अप्रैल 2013 से नवम्बर 2013 तक की अवधि के दौरान इसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात भेजे।	टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित ब्रेकअप के साथ अप्रैल 2013 से नवम्बर 2013 तक 560764 मी.ट. प्रहस्तित किया है:- <table><tr><td>लौह अयस्क</td><td>217473</td></tr><tr><td>स्टील (आयात)</td><td>83039</td></tr><tr><td>स्टील (निर्यात)-सेल एवं अन्य</td><td>4587</td></tr><tr><td>स्टील (निर्यात) - टीएसएल</td><td>67994</td></tr><tr><td>परियोजना कार्गो</td><td>42438</td></tr><tr><td>चूनापत्थर और पाइरोजिनाइट</td><td>56639</td></tr><tr><td>उर्वरक</td><td>21895</td></tr><tr><td>कच्ची चीनी</td><td>71285</td></tr></table>	लौह अयस्क	217473	स्टील (आयात)	83039	स्टील (निर्यात)-सेल एवं अन्य	4587	स्टील (निर्यात) - टीएसएल	67994	परियोजना कार्गो	42438	चूनापत्थर और पाइरोजिनाइट	56639	उर्वरक	21895	कच्ची चीनी	71285
लौह अयस्क	217473																	
स्टील (आयात)	83039																	
स्टील (निर्यात)-सेल एवं अन्य	4587																	
स्टील (निर्यात) - टीएसएल	67994																	
परियोजना कार्गो	42438																	
चूनापत्थर और पाइरोजिनाइट	56639																	
उर्वरक	21895																	
कच्ची चीनी	71285																	
(ख)	टीएमआईएलएल वर्ष 2014-15 की तुलना में वर्ष 2015-16 के दौरान यातायात में वृद्धि का अनुमान नहीं लगाए जाने के कारण स्पष्ट करें।	2014-15 के लिए यातायात में वृद्धि इस अनुमान के आधार पर विपथित की गई है कि एलएल-6 में रेलवे लाइन की शुरुआत से स्टील और चूनापत्थर की और अधिक मात्रा के प्रहस्तन में मदद मिलेगी। हम महसूस करते हैं कि इस रेलवे लाइन की शुरुआत और संबंधित अवसंरचना के बढ़ावा में स्थिरता के लिए दो वर्षों का समय लगेगा। इसलिए, हमने वर्ष 2014-15 के लिए जो पूर्वानुमानित किया है उसकी तुलना में 2015-16 के लिए यातायात में कोई और वृद्धि पर विचार नहीं किया है।																
(ग)	जब वर्ष 2010-11 के वास्तविक से तुलना की गई थी तब वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान लौह अयस्क के यातायात में महत्वपूर्ण कटौती के कारण स्पष्ट करें।	विभिन्न सरकारी नीतियों की वजह से, लौह अयस्क निर्यात 2010-11 की तुलना में 50 प्रतिशत से अधिक हो गया था। लौह अयस्क के निर्यात में यह मंदी भी ख#12 प्रभावित हुई थी। 2012-13 में लौह अयस्क के वास्तविक प्रहस्तन अर्थात् 120414 द्वारा भी इसे साबित किया गया है। तथापि, हमने 2013-14 से 2015-16 में बहुत अधिक टनभार का अनुमान लगाया है।																
(घ)	जब वर्ष 2012-13 के वास्तविक से तुलना की गई थी तब वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान चूनापत्थर के अनुमानित यातायात में कटौती का औचित्य बताएं।	टीएमआईएलएल ने 2012-13 में 118844 मी.ट. चूनापत्थर का प्रहस्तन किया था। 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर, हमने वर्ष के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए 100000 मी.ट. की मात्रा का अनुमान लगाया है। तथापि, हमने इन अनुमानों के आधार पर 2014-15 और 2015-16 में उच्चतर मात्राओं का अनुमान लगाया है कि रेल संपर्क से अधिक कार्गो आकर्षित करने में मदद मिलेगी। इसलिए, पूर्वानुमान 2012-13 के वास्तविक की तुलना में उच्चतर है।																
(ङ)	वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक से तुलना किए जाने के समय वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान उर्वरकों के यातायात में कटौती का औचित्य बताएं।	यह पूर्वानुमान वर्तमान मात्रा और अनुमानित भविष्य पूर्वानुमानों के आधार पर लगाया गया है।																
(च)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान स्टील-सेल एवं अन्य के यातायात में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाने का कारण स्पष्ट करें।	टाटा स्टील एवं सेल के अलावा सेल और किसी अन्य पक्ष से हल्दिया से ब्रेक बल्क में स्टील का निर्यात नहीं कर रहे हैं। कृपया यह भी नोट करें कि स्टील की उच्च घरेलू मांग की वजह से, स्टील का निर्यात आने वाले वर्षों में प्रभावित होगा।																
(छ)	वर्ष 2013-14 के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान कच्ची चीनी आयातों के यातायात में महत्वपूर्ण कटौती का औचित्य बताएं।	यह अनुमान वर्तमान मात्रा और अनुमानित भविष्य पूर्वानुमानों के आधार पर लगाया गया है।																
(ज)	वर्ष 2010-11 के वास्तविक से तुलना किए जाने के समय वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान प्लॉट से स्टील/लट्टे उतराई-डिलीवरी के यातायात में कटौती का औचित्य बताएं।	यह पूर्वानुमान 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए लगाया गया है जिसमें हमने सम्पूर्ण वर्ष के लिए 140000 मी.ट. के हमारे पूर्वानुमान के स्थान पर नवम्बर 2013 तक (जेट्टी से स्टील/लट्टे उतराई-डिलीवरी + प्लॉट से स्टील/लट्टे की उतराई-डिलीवरी) 83039 मी.ट. स्टील प्रहस्तित किया है। अमने मार्केट भी स्कैन की है और कीमत तथा डिलीवरी अनुसूची दोनों के रूप में पक्षीय घरेलू बाजार की वजह से प्रमुख पक्षों के निकट भविष्य में वर्धित मात्राएं आयातित करने की संभावना नहीं है। इसलिए, हमने मात्रा को कम किया है।																
(झ)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान जेट्टी से स्टील/लट्टों के यातायात की उतराई-डिलीवरी में किसी वृद्धि का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें।																	
(ञ)	वर्ष 2013-14 के दौरान रेल द्वारा संचालित किए जाने वाले स्टील	वर्तमान में, टीएमआईएलएल की एलएल-6 में रेल संपर्क नहीं है, एचडीसी,																



	नौभरण खाता का अनुमान नहीं लगाने का कारण स्पष्ट करें।	केओपीटी रूप में ख#12 को रेल संपर्क अभी उपलब्ध करवाया जाना है। तथापि, एचडीसी ने हाल ही में रेल संपर्क का निर्माण शुरू किया है जो टीएमआईएलएल को एलएल-6 में अपनी रेलवे साइडिंग उपलब्ध करवाएगा। यह निर्माण कार्य 2013-14 तक पूरा नहीं होगा और 2014-15 में भी काफी समय लगेगा। टीएमआईएलएल को रेलवे साइडिंग को पूरी तरह से प्रचालन में रखने के लिए अन्य उपस्कर और मशीनरियों की जरूरत है। हमने यह भी अनुमान लगाया है कि सभी दस्तावेज कार्य और औपचारिकताएं पूरी करने के लिए, शुरुआत के बाद, कुछ महीनों का समय और लगेगा। इन सब पर विचार करते हुए उपर्युक्त अनुमान लगाए हैं।
(ट).	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान परियोजना कार्गो (वह कार्गो जिसके लिए तट प्रहस्तन हेतु उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा उपलब्ध नहीं करवाया जाएगा) के यातायात में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाए जाने का कारण स्पष्ट करें।	नवम्बर 2013 तक 2013-14 में प्रहस्तित वास्तविक टनभार पर विचार करते हुए 42438 मी.ट. का अनुमान लगाया गया है। इसके अलावा, पड़ोस में अल्ट्रा मेगा बिजली परियोजनाएं/मेगा बिजली परियोजनाओं में से कुछ, जिनके लिए हम आयात मशीनरियों का प्रहस्तन कर रहे हैं, सम्पूर्ण होने के निकट हैं। उपर्युक्त आधार पर हमने अनुमान लगाए हैं।
(ड).	जब टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान न तो कोई अर्थ मूविंग उपस्कर तथा कंटेनर परियोजना कार्गो (टीएमआईएलएल द्वारा निष्पादित तट प्रहस्तन) प्रहस्तित किया है और न ही वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान उपर्युक्त कार्गो के प्रहस्तन का अनुमान लगाया है, प्रस्तावित मसौदा दरमान में उक्त कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए दरों को जारी रखने के प्रस्ताव के कारण का औचित्य बताएं। दिया गया है कि उक्त कार्गो मर्दे टीएमआईएलएल में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित नहीं की गई हैं, प्रस्तावित मसौदा दरमान में यथा निर्धारित उपर्युक्त कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए प्रशुल्क को हटाएं।	हालांकि हमने 2010-11 से 2012-13 में इसका प्रहस्तन नहीं किया था और 2015-16 तक के पूर्वानुमान नहीं हैं, हमें अनुमति दी गई है कि लाइसेंस करार के अनुसार इन गतिविधियों का निष्पादन करें। अर्थ मूविंग उपस्कर पहले भी बी12 में प्रहस्तित किए गए थे। इसलिए, इस प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि दरमान में इन मदों को भी शामिल किया जाए।
(3).	प्रचालन आय:	
(i).	प्रस्तावित दर में सामान्य वृद्धि के अलावा, टीएमआईएलएल ने कुछ नई प्रशुल्क मदों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इन नई प्रशुल्क मदों से आने वाली वर्षवार अतिरिक्त राजस्व विवीक्षा को मदवार परिमाणित करें और गणनाओं के साथ सभी विचाराधीन वर्षों हेतु भेजें। इन नई प्रशुल्क मदों से आने वाली अतिरिक्त राजस्व विवीक्षा के अनुमान के अभाव में, यह प्राधिकरण नई प्रशुल्क मदों को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं होगा।	नई प्रशुल्क मदें जहां से 2013-14 से 2015-16 के लिए राजस्व प्रस्तावित किए गए हैं। जो नीचे दिए गए ब्योरो के अनुसार नई प्रशुल्क मदों से कुल राजस्व की गणना के लिए सुविचारित किए गए हैं: (i). लेबर सहयोग (परियोजना/अन्य पैकेज/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में (खंड 7.7): वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए 65000 मी.ट. की मात्रा पर विचार करते हुए और रु 50/- प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर के आधार पर, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान रु 32.50 लाख प्रतिवर्ष की अतिरिक्त आय होने का अनुमान लगाया है। (ii). ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूर्ण पार्सल आकार पर लागू) - सभी शुष्क बल्क कार्गो (खंड 11ख): वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1 लाख मी.ट., 2.50 लाख मी.ट. और 2.50 लाख मी.ट. पर विचार करते हुए और 6.50 प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर के आधार पर, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान क्रमशः रु 6.50 लाख, रु 16.25 लाख और रु 16.25 लाख की अतिरिक्त आय अर्जित होने का अनुमान लगाया है। (iii). ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूर्ण पार्सल आकार पर लागू) - एचआरसी/सीआरसी, प्लेटें, शीट्स, डब्ल्यूआरसी, ट्यूब, पाइप (खंड 11ख): वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.40 लाख मी.ट., 2.75 लाख मी.ट. और 3 लाख मी.ट. पर विचार करते हुए और रु 13/- प्रति मी. ट. की प्रस्तावित दर के आधार पर, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान क्रमशः रु 31.20 लाख, रु 35.75 लाख और रु 39 लाख की अतिरिक्त आय अर्जित होने का अनुमान लगाया है।
(ii).	टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित मौजूदा दरमान के आधार पर आय गणना में, वर्ष 2013-14 के दौरान चूनापत्थर के मामले में प्रेषण संबंधित सेवा के लेखा पर किसी आय का अनुमान नहीं लगाने का औचित्य बताएं, आय के संदर्भ में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान उक्त सेवा के लिए टीएमआईएलएल द्वारा परिकलित की जाती रही है।	टीएमआईएलएल यह प्रभार वसूल करने में समर्थ होगा जब एक बार हम रैक लदाई गतिविधियां उपलब्ध करवाना शुरू कर देंगे जोकि 2 (जे) एवं (के) में यथा स्पष्ट रेल संपर्क से सीधे जुड़े हों। इसलिए, हमने इस आय को 2013-14 में अनुमानित नहीं किया है।
(iii).	चूनापत्थर के मामले में मौजूदा दरमान के आधार पर आय गणना में, टीएमआईएलएल ने 3.5 सीबीएम से अनाधिक बकेट क्षमता के फ्रंट एंड	लोडर की किराया दर को मौजूदा दर के अनुसार लिया गया है।

	लोडरों के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों से संबंधित रु० 6000 की मौजूदा पारी दर को रु० 4.80 की प्रति टन दर में परिवर्तित किया है। यह 5 हैचों के लिए 3.5 पारी प्रति हैच और 21887 मी.ट. के पार्सल आकार के अनुमान के आधार पर बताया गया है। उपर्युक्त प्रत्येक अनुमानों का आधार भेजे।	पार्सल आकार डुबाव प्रतिबंध पर विचार करते हुए हल्दिया में आने वाले पार्सलों के रुझान के आधार पर लिया गया है।  पारियों की संख्या पिछले वर्षों के रुझान पर आधारित है।
(iv).	स्टील/लट्वा उत्तराई (दोनों अर्थात् जेट्टी से डिलीवरी और प्लॉट से डिलीवरी) के मामले में मौजूदा दरमान के आधार पर आय गणना में, टीएमआईएलएल ने 10 मी.ट. और 20 मी.ट. के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्टों के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों से संबंधित रु. 12,000 की मौजूदा प्रति पारी दर को रु० 10.80 की प्रति टन दर में परिवर्तित किया है। यह 3 हैचों के लिए 3 पारी प्रति हैच और 10000 मी.ट. के पार्सल आकार के अनुमान के आधार पर बताया गया है। उपर्युक्त प्रत्येक अनुमान का आधार बताएं।	रु० 10.80 स्टील एक्सपोर्ट एकाउंट टाटा स्टील के लिए सुविचारित किया गया है।  फोर्कलिफ्ट की किराया दर को मौजूदा दर के अनुसार लिया गया है।  पार्सल आकार डुबाव प्रतिबंध पर विचार करते हुए हल्दिया में आने वाले पार्सलों के रुझान के आधार पर लिया गया है। पारियों की सं. पूर्व वर्षों के रुझान पर आधारित है।
(v).	स्टील/लट्वा उत्तराई (दोनों अर्थात् जेट्टी से डिलीवरी और प्लॉट से डिलीवरी) के मामले में मौजूदा दरमान के आधार पर आय गणना में, टीएमआईएलएल ने 10 मी.ट. और 20 मी.ट. के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्टों के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों से संबंधित रु. 12,000 की मौजूदा प्रति पारी दर को रु० 5.65 प्रति टन दर में परिवर्तित किया है। यह 4 हैचों के लिए 3 पारी प्रति हैच और 17000 मी.ट. के पार्सल आकार के अनुमान के आधार पर बताया गया है। उपर्युक्त प्रत्येक अनुमान का आधार बताएं।	लोडर की किराया दर को मौजूदा दर के अनुसार लिया गया है।  पार्सल आकार डुबाव प्रतिबंध पर विचार करते हुए हल्दिया में आने वाले पार्सलों के रुझान के आधार पर लिया गया है।  पारियों की सं. पूर्व वर्षों के रुझान पर आधारित है।
(vi).	परियोजना कार्गो (दोनों अर्थात् टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित नहीं किया गया तट प्रहस्तन के लिए उपस्कर अथवा टीएमआईएलएल द्वारा निष्पादित तट प्रहस्तन) के मामले में मौजूदा दरमान पर आधारित आय गणना में, टीएमआईएलएल ने 10 मी.ट. और 20 मी.ट. के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्टों के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों से संबंधित रु. 12,000 की मौजूदा प्रति पारी दर को रु. 18.00 प्रति टन दर में परिवर्तित किया है। यह 4 हैचों के लिए 3 पारी प्रति हैच और 8000 मी. ट. के पार्सल आकार के अनुमान के आधार पर बताया गया है। उपर्युक्त प्रत्येक अनुमान का आधार बताएं।	फोर्कलिफ्ट की किराया दर को मौजूदा दर के अनुसार लिया गया है।  पार्सल आकार डुबाव प्रतिबंध पर विचार करते हुए हल्दिया में आने वाले पार्सलों के रुझान के आधार पर लिया गया है।  पारियों की सं. पूर्व वर्षों के रुझान पर आधारित है।
(vii).	परियोजना कार्गो (टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित नहीं किया गया तट प्रहस्तन हेतु उपस्कर) के मामले में मौजूदा दरमान पर आधारित आय गणना में और अर्थ मूविंग उपस्कर के मामले में, टीएमआईएलएल ने तट प्रहस्तन के लिए लेबर समर्थन हेतु क्रमशः रु. 42 और रु. 69.03 की प्रति टन दर पर विचार किया है। टीएमआईएलएल का मौजूदा दरमान तट प्रहस्तन के लिए लेबर समर्थन हेतु उक्त दरों को नहीं दर्शाता है। वह आधार जिसपर उपर्युक्त दरें आय गणना में सुविचारित की गई हैं, भेजी जाएं। मौजूदा दरमान में प्रशुल्क मद के संदर्भ में दर्शाएं।	जेट्टी में उत्तराई, प्लॉट में उत्तराई और प्लॉट, जहां पर टीएमआईएलएल कोई उपस्कर सहयोग उपलब्ध नहीं करवा रहा है, से डिलीवरी के दौरान लेबर की आपूर्ति के लिए रु० 42/मी.ट. की दर सुविचारित की गई है। यह मौजूदा दरमान के खंड 7.1 के अनुसार मौजूदा लदाई/उत्तराई/पुनः स्टेकिंग दर के आधार पर सुविचारित किया गया है। यह विचार करते हुए कि केवल लेबर सहयोग उपलब्ध करवाया गया है, यह दर कुल दर अर्थात् $53.10 \times 3 = 159.3$ की तुलना में संशोधित की गई है। बेहतर स्पष्टता लाने के लिए, हमने खंड 7.7 में हमारे प्रस्तावित दरमान में लेबर आपूर्ति के लिए रु० 50/मी.ट. की नई दर का सुझाव दिया था। “प्लॉट में उत्तराई एवं स्टेकिंग, डिलीवरी के समय लदाई” के लिए रु० 69.03 सुविचारित किया गया है तथापि किसी टनभार पर विचार नहीं किया गया है और इसलिए गणना में किसी आय पर विचार नहीं किया गया है।
(viii).	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए किरायों के मौजूदा स्तर पर प्लॉट किराया से आय की गणना में, औसत पार्सल आकार, प्रत्येक पार्सल का प्रहस्तन करने में लगा समय और प्रत्येक कार्गो मद के लिए टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित प्रत्येक पार्सल द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र पर विचार करने का आधार इस संबंध में विस्तृत विश्लेषण/गणनाओं के साथ स्पष्ट करें।	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए किरायों के मौजूदा स्तर पर विस्तृत प्लॉट किराया आय गणना “प्लॉट किराया आय गणना” पत्रक में दी गई है।
(ix).	हालांकि प्लॉट किराये से आय वर्ष 2013-14 के दौरान रु० 309.70 लाख पर परिकलित की गई है, परन्तु टीएमआईएलएल ने प्लॉट किरायों से राशि रूप में रु० 525.05 लाख की राशि पर विचार किया है। टीएमआईएल ने अपने द्वारा परिकलित प्लॉट किराया आय में रु० 215.35 लाख की राशि जोड़ी देखी है। प्लॉट किराया आय में रु० 215.35 लाख की राशि जोड़ने के लिए कारण स्पष्ट करें।	अनाधिकृत प्लॉट अभिग्रहण से रु० 215.35 लाख इस आय के रूप में जोड़ा गया है और इस प्राधिकरण को भेजे गए प्रस्ताव में स्पष्ट किया गया है कि 2012-13 और 2013-14 (7 महीनों के लिए) में “प्लॉट किराया से आय” अनाधिकृत अभिग्रहण प्रभारों से अर्जित होने की वजह से अनुमान की अपेक्षा अधिक था। तथापि, यह भविष्य में जारी नहीं रहेगा।
(x).	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर हारबर	हमने 2012-13 और 2013-14 के वास्तविक उपयोग की गणना की है और

	मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के किराये से आय की गणना में, प्रत्येक कार्गो के लिए एचएमसी की भिन्न प्रतिदिन उत्पादकता पर विचार करने के लिए आधार, प्रत्येक कार्गो के लिए एचएमसी के उपयोग का भिन्न प्रतिशत इस संबंध में विस्तृत विश्लेषण/गणनाएं स्पष्ट करें।	<p>इस आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उपयोग का अनुमान लगाया है। उतराई दरें पूर्व उतराई दरें रुझान के आधार पर अनुमानित किए गए हैं। वर्ष 2012-13 और 2013-14 (दिसम्बर 2013 तक) के लिए टीएमआईएल द्वारा यथा दिए गए एचएमसी उपयोग को नीचे दिया गया है:-</p> <p>वर्ष <b>2012-13:</b></p> <table><tr><th>कार्गो</th><th>कुल प्रहस्तित मात्रा</th><th>एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा</th><th>एचएमसी उपयोग का प्रतिशत</th></tr><tr><td>उर्वरक</td><td>13658</td><td>9541</td><td>70%</td></tr><tr><td>चूनापत्थर</td><td>118444</td><td>107088</td><td>90%</td></tr><tr><td>परियोजना कार्गो</td><td>83509</td><td>13137</td><td>16%</td></tr><tr><td>लोह अयस्क</td><td>120414</td><td>102217</td><td>85%</td></tr><tr><td>कच्ची चीनी</td><td>143614</td><td>41915</td><td>29%</td></tr><tr><td>स्टील निर्यात</td><td>222329</td><td>21776</td><td>10%</td></tr></table> <p>वर्ष 2013-14 (दिसम्बर 2013 तक):</p> <table><tr><th>कार्गो</th><th>कुल प्रहस्तित मात्रा</th><th>एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा</th><th>एचएमसी उपयोग का प्रतिशत</th></tr><tr><td>उर्वरक</td><td>21895</td><td>10570</td><td>48%</td></tr><tr><td>चूनापत्थर</td><td>56639</td><td>29601</td><td>52%</td></tr><tr><td>परियोजना कार्गो</td><td>49111</td><td>1873</td><td>4%</td></tr><tr><td>लोह अयस्क</td><td>251631</td><td>215418</td><td>86%</td></tr><tr><td>कच्ची चीनी</td><td>71285</td><td>4725</td><td>7%</td></tr><tr><td>स्टील निर्यात</td><td>74603</td><td>12445</td><td>17%</td></tr></table>	कार्गो	कुल प्रहस्तित मात्रा	एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा	एचएमसी उपयोग का प्रतिशत	उर्वरक	13658	9541	70%	चूनापत्थर	118444	107088	90%	परियोजना कार्गो	83509	13137	16%	लोह अयस्क	120414	102217	85%	कच्ची चीनी	143614	41915	29%	स्टील निर्यात	222329	21776	10%	कार्गो	कुल प्रहस्तित मात्रा	एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा	एचएमसी उपयोग का प्रतिशत	उर्वरक	21895	10570	48%	चूनापत्थर	56639	29601	52%	परियोजना कार्गो	49111	1873	4%	लोह अयस्क	251631	215418	86%	कच्ची चीनी	71285	4725	7%	स्टील निर्यात	74603	12445	17%
कार्गो	कुल प्रहस्तित मात्रा	एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा	एचएमसी उपयोग का प्रतिशत																																																							
उर्वरक	13658	9541	70%																																																							
चूनापत्थर	118444	107088	90%																																																							
परियोजना कार्गो	83509	13137	16%																																																							
लोह अयस्क	120414	102217	85%																																																							
कच्ची चीनी	143614	41915	29%																																																							
स्टील निर्यात	222329	21776	10%																																																							
कार्गो	कुल प्रहस्तित मात्रा	एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा	एचएमसी उपयोग का प्रतिशत																																																							
उर्वरक	21895	10570	48%																																																							
चूनापत्थर	56639	29601	52%																																																							
परियोजना कार्गो	49111	1873	4%																																																							
लोह अयस्क	251631	215418	86%																																																							
कच्ची चीनी	71285	4725	7%																																																							
स्टील निर्यात	74603	12445	17%																																																							
(4).	परिचालन लागत:																																																									
(i).	प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर:																																																									
	प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर के संदर्भ में, टीएमआईएलएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:																																																									
(क).	वर्ष 2012-13 के मामले में रु0 500 लाख के स्वीडोरिंग व्यय के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	रु. 49251081 के व्यय का समर्थन करने वाले बिल ब्योरे संलग्न किए गए हैं। शेष राशि रु. 748919 को उपदान के प्रति प्रावधान रूप में लिया गया है।																																																								
(ख).	लोडर तथा फोर्कलिफ्ट प्रचालक लागत की गणना में, टीएमआईएलएल ने आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए यथा लागू रु0 27225 प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर पर विचार किया है और वर्ष 2012-14 के लिए दर का निर्धारण करने के लिए 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू किया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल रु0 27225 प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	गणना भेजी गई है। यह गणना लेबर यूनियनों द्वारा सहमत और सहायक लेबर कमिश्नर द्वारा सहमत चार्टर ऑफ डिमांड (सीओडी) के आधार पर की गई है।  (समझौता ज्ञापन दिनांक 23 जुलाई, 2013 की प्रति और क्रेन प्रचालक तथा पर्यवेक्षक के लिए अलग से किए जाने रहे निपटान के बारे में उल्लेख किया है और 01 अप्रैल, 2012 से 31 मार्च, 2015 तक लागू रहेगा। इस निपटान में मौजूदा मजदूरी दर में लगभग 29 प्रतिशत के मजदूरी ढांचे में वृद्धि के बारे में उल्लेख किया गया है।																																																								
(ग).	वर्ष 2013-14 के लिए लोडर तथा फोर्कलिफ्ट प्रचालक की गणना में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2012-13 के बकाया प्रभाव को भी रु0 21 लाख तक प्रभावित किया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:-	बकाया राशि के लिए गणना भेजी गई है।																																																								
(i).	रु0 21 लाख की राशि के समर्थन में गणनाएं।	तथापि, वास्तविक आंकड़े रु0 13.64 लाख आ रहे हैं। यह प्राधिकरण इसे लागत रूप में ले।																																																								
(ii).	केवल वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानों में वर्ष 2012-13 के बकाया प्रभार को प्रभावित करने वाले कारण।																																																									
(iii).	दिया गया है कि वर्ष 2012-13 के लिए पृथक्कृत लेखों में मजदूरी बकायों के प्रावधान, वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानों में प्रभाव पर विचार																																																									

	शामिल होगा, से राशि की दोगुनी गणना हो जाएगी।	
(घ).	ट्रेलर ड्राइवर लागत की गणना में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2012-13 के लिए यथा लागू रु0 22554 प्रति व्यक्ति की आधार रूप में दर पर विचार किया है और वर्ष 2013-14 के लिए दर निर्धारित करने के लिए लागू किया है और वर्ष 2013-14 के लिए दर के निर्धारण हेतु 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू किया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल रु. 22554 प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रेषित करें।	यह गणना भेजी गई है।
(ङ).	ट्रेलर हैल्पर लागत की गणना में, टीएमआईएलएल ने आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए यथा लागू रु0 19164 प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर पर विचार किया है और वर्ष 2013-14 के लिए दर निर्धारित करने हेतु 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू किया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल रु0 19164 प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	यह गणना भेजी गई है।
(ii).	अनुरक्षण लेबर तथा सुरक्षा लागत:	
	अनुरक्षण लेबर और सुरक्षा लागत की गणना में, टीएमआईएलएल ने आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए यथा लागू रु0 20808 प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर पर विचार किया बताया है और वर्ष 2012-14 के लिए दर का निर्धारण करने के लिए 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू किया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल रु0 20808 प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	यह गणना भेजी गई है।
(iii).	उपस्कर चालन लागत:	
(क).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत:	
(i).	टीएमआईएलएल वर्ष 2013-14 के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के अनुमान में 200 प्रतिशत से अधिक वृद्धि पर विचार करने का औचित्य बताए जब वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत से तुलना की जाती है।	कृपया नोट करें कि हमने मरम्मत और अनुरक्षण के लिए 2011-12 में रु0 230. 13 लाख व्यय किए हैं। इस प्राधिकरण को प्रेषित हमारे आवेदन में यथा स्पष्ट, 2012-13 में योजनाबद्ध मरम्मत कार्य 2013-14 के लिए बढ़ा दिए गए थे। इसके अलावा, हारबर मोबाइल क्रेन भी पुरानी हो रही है और अनुरक्षण लागत काफी बढ़ गई है। हमें इंजन बदलने की भी जरूरत है। इन सभी कारकों पर विचार करते हुए, हमने उपर्युक्त आर एंड एम लागत पर विचार किया है।
(ii).	टीएमआईएलएल पुष्टि करें कि एकमुश्त मरम्मत व्यय लागत अनुमानों में लिए गए हैं।	लागत अनुमान वास्तविक व्ययों के रुझान के आधार पर लगाए गए हैं।
(ख).	उपस्कर पंजीकरण लागत:	
	टीएमआईएलएल वर्ष 2012-13 के दौरान उपस्कर पंजीकरण के लिए रु. 10.41 लाख के भुगतान के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	रु0 10.41 लाख में कई बिल शामिल हैं जिनके लिए हमने प्रासंगिक बहीखाते के आधार पर सार तैयार किया है। (टीएमआईएलएल ने वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए रोड़ टैक्स, फिटनेस, पोर्ट परमिट प्रभारों का सार तैयार किया है।)
(iv).	रॉयल्टी:	
(क).	केओपीटी के साथ टीएमआईएलएल द्वारा किए गए लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार, टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी में प्रभार्य कार्यों संबंधित प्रभारों के आधार पर अपने यातायात पर रॉयल्टी अदा की जानी अपेक्षित है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए रॉयल्टी की गणना के संदर्भ में टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने प्रत्येक कार्यों के लिए रॉयल्टी भुगतान निर्धारित करने के लिए केओपीटी के 4 प्रतिशत विशेष लेवी पर भी विचार किया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि विशेष लेवी कुछ समय के लिए केओपीटी में उपलब्ध करवाई गई है। तब भी, पूर्वकाल में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के संशोधन के दौरान, केओपीटी के लिए यथा लागू विशेष लेवी घटक प्रत्येक कार्यों के लिए प्रति टन दर में शामिल नहीं किया गया था। ऐसे परिदृश्य में, रॉयल्टी लागत की गणना में विशेष लेवी घटक को अब शामिल करने के कारण का टीएमआईएलएल द्वारा औचित्य बताया जाए।	हमने रॉयल्टी की गणना के लिए केओपीटी द्वारा प्रभारित किसी विशेष दर पर विचार नहीं किया है। रॉयल्टी गणना एचडीसी, केओपीटी को किए गए वास्तविक रॉयल्टी भुगतान के आधार पर की गई है। ये आंकड़े स्वतंत्र लेखापरीक्षकों द्वारा भी लेखापरीक्षित किए गए हैं और रिपोर्ट वार्षिक आधार पर केओपीटी को प्रस्तुत की गई हैं।
(ख).	मौजूदा केओपीटी का दरमान ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों का निर्धारण नहीं करता है। इस संदर्भ में, लोह अयस्क, चूनापत्थर, स्टील नौभरण (टाटा स्टील), जेट्टी और प्रत्येक प्लॉट से उतारे गए स्टील/लकड़ी के लट्टे	केओपीटी ने टीएमआईएलएल से ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों पर रॉयल्टी का भी दावा किया है और हमारा लाइसेंस करार के प्रासंगिक खंड/खंडों के आधार पर इसपर विवाद है। तथापि, यह मामला मध्यस्थता अधिकरण को भेजा गया

	और परियोजना कार्गो (उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा उपलब्ध नहीं करवाए गए तट प्रहस्तन के लिए) के मामले में ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों को शामिल करते हुए रॉयल्टी की गणना करने के कारण स्पष्ट करें।	है। मध्यस्थता अभी चल रही है और अधिकरण से निर्णय लंबित है।
(ग).	इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि इस भुगतान का केओपीटी के साथ विवाद है। इस संबंध में, यह दोहराया जाए कि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, टीएमआईएलएल ने बताया है कि यह मामला मध्यस्थता समाधान के लिए गया है। इस संबंध में, मध्यस्थता के परिणाम, यदि कोई हो, पर संक्षिप्त नोट भेजे। उक्त परिणाम के संबंध में लागत विवरण में दिया गया संव्यवहार भी दर्शाएं।	
(घ)	टीएमआईएलएल ने सभी वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए यथा लागू लागत के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के लिए केओपीटी को इसके द्वारा भुगतान/देय सम्पूर्ण राशि का दावा किया है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि रॉयल्टी/राजस्व की अधिकतम स्वीकार्यता 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए दूसरी उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित प्रतिशत की सीमा होगी, जैसाकि 2005 दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।	इम इस प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि रॉयल्टी के सापेक्ष "फार्म 3क" में परिकलित आंकड़े पर विचार करें। हमने इस प्राधिकरण द्वारा यथा उल्लिखित 2005 दिशानिर्देशों के आधार पर गणना की है।
(ङ)	यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे नौभरण के समय डमपर पर लदाई के लिए रु. 79.17 प्रति मी.ट. की दर लौह अयस्क से संबंधित रॉयल्टी गणना में सुविचारित की गई है। टीएमआईएलएल उक्त दर पर पहुंचने के लिए इसके द्वारा विश्वास किए गए केओपीटी दरमान के संदर्भ में प्रेषित करें।	रॉयल्टी भुगतान उपर्युक्त गतिविधियों के सापेक्ष अर्जित राजस्व पर किया गया है। इसे स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा भी प्रमाणित किया गया है और एचडीसी, केओपीटी को नियमित आधार पर प्रस्तुत किया गया है।
(च)	यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे उपस्कर सहायता के लिए रु. 4.00 प्रति मी.ट. की दर चूनापत्थर से संबंधित रॉयल्टी गणना में सुविचारित की गई है। टीएमआईएलएल उक्त दर पर पहुंचने के लिए इसके द्वारा विश्वास किए गए केओपीटी दरमान के संदर्भ में प्रेषित करें।	
(छ)	यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे नौभरण, डनेज को स्थान देने तथा हटाने, निकासी एवं अग्रेषण प्रभारों तथा ऑनबोर्ड उपस्कर सहायता के समय क्रमशः रु. 196 प्रति मी.ट., रु. 11.80 प्रति मी.ट., रु. 5.31 प्रति मी.ट. और रु. 13.82 प्रतिशत की दर स्टील नौभरण – टाटा स्टील से संबंधित रॉयल्टी गणना में सुविचारित किए गए हैं। टीएमआईएलएल उक्त दर पर पहुंचने के लिए इसके द्वारा विश्वास किए गए केओपीटी दरमान के संदर्भ में प्रेषित करें।	
(ज)	यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे साइडिंग पर लदाई, साइडिंग पर उतराई और परिवहन के लिए क्रमशः रु. 51 प्रति मी.ट., रु. 51 प्रति मी.ट. और रु. 35 प्रति मी.ट. की दर स्टील नौभरण – टाटा स्टील – रेल बद्ध कार्गो से संबंधित रॉयल्टी गणना में सुविचारित किए गए हैं। उक्त दर पर पहुंचने के लिए इसके द्वारा विश्वास किए गए केओपीटी दरमान के संदर्भ में प्रेषित करें।	
(झ)	यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे तट लेबर प्रभारों के लिए रु. 42.00 प्रति मी.ट. की दर परियोजना कार्गो (उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा उपलब्ध नहीं करवाए गए तट प्रहस्तन के लिए उपस्कर) से संबंधित रॉयल्टी गणना में सुविचारित किए गए हैं। उक्त दर पर पहुंचने के लिए इसके द्वारा विश्वास किए गए केओपीटी दरमान के संदर्भ में प्रेषित करें।	
(ञ)	प्लॉट किरायों के मामले में रॉयल्टी लागत की गणना में, टीएमआईएलएल आधार रूप में प्लॉट किराया आय पर विचार करते हुए रॉयल्टी लागत पर निर्धारित किया देखा गया है और जब 47.91 द्वारा आंकड़े को विभाजित किया जाता है और उसके बाद 60.7 से गुणा करते हुए। गणना स्पष्ट करते हुए इस समायोजन पर एक संक्षिप्त नोट प्रेषित करें।	
(व)	उपस्कर किराया प्रभार:	
(क)	अनुमानित किराया प्रभारों के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 के लिए रु. 12 लाख के किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। टीएमआईएलएल अपेक्षित गणनाएं भेजे।	नवम्बर, 2013 तक वास्तविक व्यय रु. 7.62 लाख था। हमने इस आधार पर रु. 12 लाख का अनुमान लगाया है। (टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित करार दिनांक 11 सितम्बर, 2013 की प्रति बिग लोडर के लिए रु. 12000/- प्रति पारी की राशि दर्शाती है। यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे यह दर रु. 12 लाख के किराया प्रभारों में परिगणित होती है।)
(ख)	यदि किराया प्रभार करार के आधार पर अनुमानित किए गए हैं, तो गणनाओं में सुविचारित किराया प्रभार की दर के समर्थन में प्रासंगिक	

	करार अनुबंध की प्रतियां भेजें।	
(vi)	पट्टा किराये:	
	<p>पिछले संशोधन के दौरान, पट्टा किराया वर्ष 2011-12 के लिए रु. 34.24 प्रति वर्ग मीटर की दर पर टीएमआईएलएल को केओपीटी द्वारा आबंटित हार्डस्टैंड भूमि के 14000 वर्ग मी. के मामले में सुविचारित किए गए थे। इसी तरह, 54000 वर्ग मीटर भूमि और 9000 वर्ग मी. भूमि के मामले में पट्टा किराये वर्ष 2011-12 के लिए रु. 22.02 प्रति वर्ग मीटर की दर पर सुविचारित किए गए थे। 5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए, दर जो वर्ष 2012-13 के दौरान प्रभावी होगी, 54000 वर्ग मी. भूमि और 9000 वर्ग मी. भूमि दोनों के मामले में रु. 23.12 प्रति वर्ग मीटर तथा 14000 वर्ग मीटर हार्डस्टैंड भूमि के लिए रु. 35.95 प्रति वर्ग मीटर परिगणित होती है। इसके बजाय, टीएमआईएलएल ने 14000 वर्ग मीटर हार्डस्टैंड भूमि के लिए रु. 36.07 प्रति वर्ग मीटर की दर और 54000 वर्ग मीटर भूमि तथा 9000 वर्ग मीटर भूमि दोनों के मामले में रु. 21.59 प्रति वर्ग मीटर की दर पर विचार किया है। टीएमआईएलएल इस अन्तर के कारण स्पष्ट करे।</p>	<p>54000 एवं 9000 वर्ग मी. —</p> <p>54000 वर्ग मी. और 9000 वर्ग मी. भूमि पर प्रचालन के लिए एचडीसी, केओपीटी के साथ करार के अनुसार, बी#12 के साथ सह-टर्मिनस, वार्षिक वृद्धि खंड 5 प्रतिशत है (जोकि भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार 2 प्रतिशत था और समयानुसार भुगतान के लिए पत्तन द्वारा 2.5 प्रतिशत की छूट दी गई है। हमारी गणना में इसपर विचार किया गया है जैसाकि ऊपर दिया गया है। टीएमआईएलएल ने तत्समय प्रचलित भूमि नीति दिशानिर्देशों और केओपीटी की किराया अनुसूची के अनुसार भूमि आबंटन शर्तों को संशोधित करने के लिए केओपीटी के सामने मुद्दा उठाया था। यह मुद्दा अब कुछ समय के लिए समाधान के लिए लंबित है। टीएमआईएलएल ने इसके द्वारा किए गए भुगतानों के अनुसार प्लॉट किराये की गणना की थी।</p> <p>14000 वर्ग मी. —</p> <p>हमने वर्ष 2012-13 के लिए एचडीसी, केओपीटी को भुगतान की गई वास्तविक राशि रु. 60,59,136 पर विचार किया है जिसके आधार पर रु. 36.07 वर्ग मी. विपश्चित किया गया है। इस मामले में, कोई छूट नहीं होगी भले ही यदि समयानुसार भुगतान किया गया हो।</p>
(vii)	बीमा:	
(क)	वर्ष 2012-13 के लिए बीमा लागत के अनुमान बीमा कम्पनी को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में औचित्य बताएं। बीमा कम्पनी(कम्पनियों) के साथ किए गए करार की प्रति भेजे।	टीएमआईएलएल ने बीमा प्रभावी राशि रु. 29 लाख की प्रतियां भेजी हैं।
(ख)	वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित बीमा लागत वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में लगभग 98 प्रतिशत अधिक पाया गया है। टीएमआईएलएल सुविचारित अनुमानित वृद्धि का औचित्य बताएं।	हमने नवम्बर 2013 तक वास्तविक आंकड़े लिए गए हैं जो रु. 18 लाख है और जो रु. 54 लाख के पूर्ववर्ती आंकड़े से रु. 29.52 लाख में संशोधित आधार पर है।
(viii)	अन्य व्यय:	
(क)	एलएसडी/अनलैशिंग:	
	टीएमआईएलएल स्टील शिपमेंट खाता टाटा स्टील के मामले में रु. 125 प्रति मी.ट. और स्टील/लकड़ी के लट्टों की जेट्टी से उतराई-डिलीवरी, स्टील - उतराई - डिलीवरी प्लॉट तथा परियोजना कार्गो के मामले में रु. 16 प्रति मी.ट. पर सुविचारित एलएसडी/अनलैशिंग के लिए दर के समर्थन में करार की प्रतियां भेजे।	<p>लैशिंग के लिए, रु. 125 का ब्रेकअप निम्नवत् है:-</p> <p>क) सामग्री: रु. 105 प्रति मी.ट. + वैट और</p> <p>ख) लेबर: रु. 16</p> <p>(टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कार्य आदेश प्रति दिनांक 13 सितम्बर, 2012 डनेजिंग तथा लैशिंग दोनों की आपूर्ति के लिए रु. 105 प्रति मी.ट. की राशि दर्शाती है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित दूसरा कार्य आदेश प्रति दिनांक 29 जुलाई, 2013 आयातित कार्गो की अनलैशिंग अथवा निर्यात स्टील कार्गो की लैशिंग के लिए मैनपावर हेतु रु. 16 प्रति मी.ट. की राशि दर्शाती है।)</p>
(ख)	स्टिकर/टैग लेखन/कलर कोडिंग सेवाएं:	
	स्टिकर/टैग लेखन/कलर कोडिंग सेवाओं से संबंधित लागत की गणना में, टीएमआईएलएल ने आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए यथा लागू रु. 17814 प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर और वर्ष 2013-14 के लिए दर निर्धारण हेतु 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करने पर विचार किया बताया गया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल रु. 17814 प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	उपर्युक्त गतिविधि में विनियुक्त लोगों का वेतन ट्रेलर हैल्लरों के समान है। मासिक वेतन रु. 19171 होगा। हम इसे तदनुसार संशोधित कर रहे हैं।
(ग)	प्रेषण संबंधित सेवाएं:	
(i)	वर्ष 2013-14 के लिए उक्त व्यय का अनुमान नहीं लगाने का कारण स्पष्ट करें, जब यह वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए अनुमानित	टीएमआईएलएल एलएल-6 से रैकों के माध्यम से चूनापत्थर प्रेषण के प्रहस्तन की योजना बना रहा है, बी#12 रेलवे साइडिंग प्रचालन में हो। हमने यह

	किया गया है।	2014-15 से करने की योजना बनाई है और इसलिए लागत तदनुसार अनुमानित की गई है।
(ii)	चूनापत्थर के मामले में रु. 18 प्रति मी.ट. की दर पर विचार करने का स्पष्ट करें।	प्रेषण संबंधित सेवाएं रेलवे लाइन के शुरू होने के बाद केवल बी#12 में शुरू होंगी। हमने 2014-15 में रेल द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली मात्रा का पूर्वानुमान लगाया है। उक्त गतिविधि के लिए 2014-15 के लिए लागत मौजूदा बार दरों के आधार पर अनुमानित की गई है।
(iii)	यदि यह दर करार के आधार पर अनुमानित की गई है, गणनाओं में सुविचारित दर के समर्थन में प्रासंगिक करार अनुबंध की प्रति भेजे।	
(घ)	अंतरपत्तन परिवहन:	
(i)	चूनापत्थर के मामले में रु. 65/-, स्टील शिपमेंट (टाटा स्टील) के मामले में रु. 70 और वर्ष 2013-14 के लिए सुविचारित लौह अयस्क के मामले में रु. 65 की प्रति टनभार दर के संदर्भ में अंतरपत्तन परिवहन लागत की गणना के आधार बताएं। यदि यह गतिविधि आउटसोर्स की जाती है तो इस संबंध में करार की प्रति भेजे।	(इस संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज 01 जनवरी 2013 से प्रभावी एलएल6 प्लॉट से बर्थ सं. 12 पर जेट्टी तक अथवा विलोमत: रु. 65 प्रति मी.ट. पर शुष्क बल्क कार्गो के लिए अंतरपत्तन परिवहन के लिए दर निर्धारित करने वाले अपने वेंडर से टीएमआईएलएल द्वारा प्राप्त एक सूचना दिनांक 06 अप्रैल, 2013 है।)  सितम्बर 2013 से की गई नई चार्टर डिमांड के मद्देनजर, वेंडर और ऊंचाई के लिए दावा कर रहा है। इसके आधार पर हमने लौह अयस्क, चूनापत्थर तथा स्टील के लिए आईपीटी दरों का अनुमान लगाया है।
(ii)	अंतरपत्तन परिवहन के लिए टाटा स्टील के अनुमानित यातायात के 5 प्रतिशत पर विचार करने का आधार प्रेषित करें।	हमने इसमें संशोधन किया है। (पूर्ववर्ती 5 प्रतिशत संशोधित कर 40 प्रतिशत किया गया है। तथापि, अंतरपत्तन/परिवहन के लिए टाटा स्टील के 40 प्रतिशत पर विचार करने का आधार टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है)
(ङ)	सर्वेक्षण व्यय:	
	चूनापत्थर के मामले में रु0 2.62, स्टील शिपमेंट (टाटा स्टील) के मामले में रु0 10.80, स्टील उतराई के मामले में रु0 3.50 , परियोजना कार्गो की उतराई - घाट से डिलीवरी के मामले में रु0 6/- और वर्ष 2013-14 के लिए सुविचारित लौह अयस्क के मामले में रु0 1.50 की प्रति टन दर के संदर्भ में सर्वेक्षण व्ययों की गणना के लिए आधार बताएं। यदि यह गतिविधि आउटसोर्स की जाती है तो प्रत्येक कार्गो मद के लिए दर के समर्थन में करार की प्रति भेजे।	टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कार्य आदेश प्रति दिनांक 10 अप्रैल 2013 हल्दिया पत्तन में डुबाव पर्यवेक्षण, पोत उतराई, चूनापत्थर के पर्यवेक्षण के लिए रु. 1.25 प्रति मी.ट. की दर और हल्दिया पत्तन से रेल द्वारा जेएसआर में चूनापत्थर के प्रेषण पर्यवेक्षण के लिए रु. 1.37 प्रति मी.ट., इस प्रकार कुल रु. 2.62 प्रति मी. ट., की दर दर्शाता है।  टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित दूसरा कार्य आदेश दिनांक 12 अप्रैल 2013 एचआरसी, सीआरएस, एचआरएस, स्लैबों, सीआर कोइलो, ट्यूब, पाइपों, बिलेट आदि के लिए रु. 4 प्रति मी.ट. से रु0 12 प्रति मी.ट. के बीच विभिन्न प्रति टन दरें दर्शाता है। टीएमआईएलएल ने समग्र रूप में स्टील के लिए रु. 10.80 प्रति मी.ट. की औसत पर विचार किया दिखाई देता है।  टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कार्य प्रति आदेश दिनांक 05 अप्रैल, 2013 आयात स्टील कार्गो की उतराई तथा डिलीवरी के पर्यवेक्षण के लिए रु. 3.50 प्रति मीट. की दर दर्शाता है।  टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कार्य आदेश प्रति दिनांक 05 अप्रैल 2013 आयात परियोजना कार्गो, मशीनरियों, उपस्कर आदि के उतराई तथा डिलीवरी के पर्यवेक्षण के लिए रु. 6 प्रति मी.ट. की दर दर्शाता है।  टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कार्य आदेश प्रति दिनांक 05 अप्रैल 2013 लौह अयस्क की प्राप्ति, शिपमेंट तथा दस्तावेज के पर्यवेक्षण के लिए रु0 1.50 प्रति मी.ट की दर दर्शाता है।
(च)	निकासी तथा अग्रेषण:	टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित 31 मार्च, 2012 तक वैध अवधि के साथ कार्य आदेश प्रति दिनांक 24 जून, 2010 ब्रेक बल्क निर्यात के लिए सी एंड एफ कार्य के लिए रु. 4.25 प्रति मी.ट. की दर दर्शाता है।
(i)	वर्ष 2013-14 के लिए स्टील शिपमेंट (टाटा स्टील) के मामले में निकासी तथा अग्रेषण व्ययों के लिए रु0 4.25 की प्रति टन दर पर विचार करने का आधार भेजे।	
(ii)	यदि यह दर करार के आधार पर अनुमानित की गई है तो गणनाओं में सुविचारित दर के समर्थन में प्रासंगिक करार अनुबंध की प्रति भेजे।	
(छ)	विविध प्रचालन व्यय:	

	यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे स्लिंगों तथा गियरों की लागत वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित की गई है। यह वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं के आधार पर नहीं देखे गए हैं। टीएमआईएलएल स्थिति स्पष्ट करें।	हमने वास्तविक आधार पर 2012-13 के लिए प्रति मी.ट. लागत ली है जोकि रु. 7.62/मी.ट. है। इसके आधार पर हमने 7 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई तथा पूर्वानुमानित टनभार पर विचार करते हुए वर्ष 2013-14 के लिए अनुमान की गणना की है।												
(ix)	मूल्यहास:													
	टीएमआईएलएल ने अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों का प्रस्ताव किया है। अचल परिसंपत्तियों में संवर्धनों की शुरुआत की सही/पूर्वानुमानित तारीख के संबंध में पर्याप्त ब्योरों के अभाव में, हम टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित मूल्यहास आंकड़ों की संवीक्षा करने में समर्थ नहीं हैं। इसलिए, टीएमआईएलएल सभी विचाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। अंगीकृत मूल्यहास की दरें भी कम्पनी अधिनियम अथवा रियायत करार के प्रावधानों, जैसी भी स्थिति हो, का संदर्भ देते हुए भेजे।	रेलवे लाइन का निर्माण पहले ही शुरू हो चुका है और हम पहले ही निवेश कर चुके हैं। इसके 2014-15 तक शुरू होने की उम्मीद है। शुरुआत की सही तारीख का अनुमान लगाना कठिन है क्योंकि हमारी रेलवे लाइन का निर्माण एचडीसी, केओपीटी की एलएल-6 में प्रस्तावित रेलवे लिंक से जुड़ा हुआ है जिसका निर्माण पहले ही शुरू हो चुका है। हमारे द्वारा प्रस्तावित अन्य निवेश रेलवे लाइन के निर्माण से करीबी से संबंधित हैं और इसलिए शुरुआत की सही तारीख के बारे में अब नहीं बताया जा सकता। तथापि, मूल्यहास की गणना करते समय, हमने टाइमलाइन्स का अनुमान लगाया है और तदनुसार कम्पनी अधिनियम/प्रबंधन अनुमानन के आधार पर मूल्यहास की गणना की है।												
(x)	सामान्य उपरिचय:													
	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान सामान्य उपरिचयों के अनुमानन में 6.5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया देखा गया है। टीएमआईएलएल 7 प्रतिशत वृद्धि के संदर्भ में व्यय की समीक्षा करें, यदि वह ऐसा चाहे तो।	हमने इसे संशोधित किया है।												
5	वित्तीय तथा विविध आय:													
(i)	टर्मिनल मूल्य:													
	विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य के मूल्य पर पहुंचने के लिए गणना भेजे।	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 14.75 प्रतिशत की पीएलआर दर पर विचार करते हुए, टर्मिनल मूल्य पर विचार किया गया है।												
(ii)	अन्य:													
(क)	आय के इस शीर्ष के अधीन सुविचारित आय की प्रकृति सूचीबद्ध करें।	2012-13 के लिए सुविचारित रु. 43 लाख में राइट बैक के रु. 3 लाख शामिल हैं जबकि रु. 40 लाख की मुख्य शेष राशि 2011 के टीएमपी आदेशों से संबंधित न्यायालय आदेश के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा किए गए सावधि जमा से प्रोद्भूत ब्याज से संबंधित है। माननीय न्यायालय के निर्देश के अनुसार, टीएमआईएलएल ने अनुसूचित बैंक में पुरानी दर और नई दर के बीच की अन्तर राशि जमा की है। हम भविष्य वर्षों के लिए इन पर किसी आय का अनुमान नहीं लगा सकते क्योंकि यह लंबित न्यायालय मामलों के अंतिम परिणाम पर निर्भर करेगा।												
(ख)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान इस शीर्ष के अधीन किसी आय का अनुमान नहीं लगाने का कारण भेजें, दिया गया है कि पूर्वकाल के दौरान इस शीर्ष के अधीन आय की कुछ राशि रही है।													
6	वित और विविध व्यय:													
	टीएमआईएलएल सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भविष्य निधि में अनुमानित अंशदान के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे।	वित्तीय वर्ष 2014 से वित्तीय वर्ष 16 के लिए पूर्वानुमान टीएमपी के दिशानिर्देशों के अनुसार मुद्रास्फीति के साथ वित्तीय वर्ष 2013 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए लगाया गया है। हमने तदनुसार गणना में संशोधन किया है।												
7	नियोजित पूंजी:													
	अचल परिसंपत्तियां:													
(i)	फार्म-4क में यथा सुविचारित वर्ष 2012-13 की शुरुआत में सकल अचल परिसंपत्तियों का मूल्य वर्ष 2012-13 के लिए पृथक्कृत लेखों में निर्दिष्ट परिसंपत्तियों के सकल मूल्य से मेल नहीं खाता है। इसी तरह, फार्म-4क में यथा सुविचारित वर्ष 2012-13 की समाप्ति पर निवल अचल परिसंपत्तियों का मूल्य वर्ष 2012-13 के लिए पृथक्कृत लेखों में निर्दिष्ट परिसंपत्तियों के निवल मूल्य से मेल नहीं खाता है। पृथक्कृत लेखों में निर्दिष्ट से इतर मूल्यों पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें। मिलान विवरण भिन्नता का मिलान करते हुए प्रेषित करें।	पृथक्कृत लेखों के तुलन-पत्र में कुल हल्दिया स्थापना से संबंधित परिसंपत्तियां शामिल हैं। 01 अप्रैल 2012 को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए समाधान नीचे दिया गया है:- <table><tr><th>विवरण</th><th>रु. लाखों में</th></tr><tr><td>प्रस्ताव के फार्म 4क के अनुसार 01-04-2012 को ओपनिंग</td><td>4963</td></tr><tr><td>जोड़ें: अन्य बर्थ से संबंधित उपस्कर - हल्दिया</td><td>272</td></tr><tr><td>जोड़ें: कार्यालय उपस्कर, फर्नीचर, फिक्सचर तथा वाहन</td><td>70</td></tr><tr><td>जोड़ें: खातों में पूंजीकृत एलएल-6 का भविष्य किराया</td><td>5954</td></tr><tr><td>पृथक्कृत लेखों के अनुसार</td><td>11259</td></tr></table>	विवरण	रु. लाखों में	प्रस्ताव के फार्म 4क के अनुसार 01-04-2012 को ओपनिंग	4963	जोड़ें: अन्य बर्थ से संबंधित उपस्कर - हल्दिया	272	जोड़ें: कार्यालय उपस्कर, फर्नीचर, फिक्सचर तथा वाहन	70	जोड़ें: खातों में पूंजीकृत एलएल-6 का भविष्य किराया	5954	पृथक्कृत लेखों के अनुसार	11259
विवरण	रु. लाखों में													
प्रस्ताव के फार्म 4क के अनुसार 01-04-2012 को ओपनिंग	4963													
जोड़ें: अन्य बर्थ से संबंधित उपस्कर - हल्दिया	272													
जोड़ें: कार्यालय उपस्कर, फर्नीचर, फिक्सचर तथा वाहन	70													
जोड़ें: खातों में पूंजीकृत एलएल-6 का भविष्य किराया	5954													
पृथक्कृत लेखों के अनुसार	11259													



(ii)	चूंकि वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए टीएमआईएलएल एलएल-6 पर रेलवे लिंग उपलब्ध करवाना और उपस्कर की खरीद के लिए वर्ष 2013-14 के दौरान लगाए गए अनुमान के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	किए गए व्ययों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- उपस्कर की खरीद: रु. 35.70 लाख में एसडीएलजी व्हील वाले लोडर की खरीद के लिए खरीद आदेश प्रति दिनांक 07 अक्टूबर, 2013 टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई है।
(iii)	वर्ष 2013-14 के दौरान खरीदे गए/खरीदे जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर को प्रत्येक उपस्कर के लिए मूल्यों के साथ सूचीबद्ध करें। टीएमआईएलएल ने बताया है कि उक्त उपस्कर से कार्गो प्रहस्तन की कुशलता बढ़ेगी। कार्गो प्रहस्तन में कुशलता सुधार परिमाणित करें।	रेलवे लाइन: केओपीटी पत्र दिनांक 04 सितम्बर 2013 की प्रति से, टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित, यह विदित है कि टीएमआईएलएल साइडिंग को चिरजीबपुर लेवल क्रासिंग के निकट सामान्य उपयोक्ता साइडिंग से उतराई सहित रेलवे ट्रैकों के निर्माण से संबंधित कार्य करने के लिए वह आदेश 10 महीनों की अनुसूचित सम्पूर्ण अवधि के साथ 03-09-2013 को ठेकेदार के साथ केओपीटी द्वारा पेश किया गया है और कि रु. 7.02 करोड़ की कुल लागत केओपीटी तथा टीएमआईएलएल द्वारा बराबर-बराबर वहन की जानी है। टीएमआईएलएल अपने 50 प्रतिशत शेयर के लिए रु. 1.76 करोड़ का भुगतान पहले ही कर चुका है, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित खजाना रसीद की प्रति से देखा जा सकता है।
(iv)	वर्ष 2014-15 के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के मामले में वर्तमान स्थिति भेजें।	हमने एलएल-6, बी#12 पर रेलवे लाइन निर्माण के लिए जानकारी मांगी है। हम सफल बोलीदाता का चयन करने और कार्य आदेश जारी करने की प्रक्रिया में हैं ताकि कार्य शुरू किया जा सके।
(v)	वर्ष 2014-15 के दौरान खरीदे गए/खरीदे जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर की प्रत्येक उपस्कर के मूल्यों के साथ सूची बनाएं। टीएमआईएलएल ने बताया है कि उक्त उपस्कर से स्टील प्रहस्तन की कुशलता बढ़ेगी। स्टील प्रहस्तन में कुशलता में सुधार परिमाणित करें।	हमने स्टील कार्गो के प्रहस्तन के लिए 32 मी.ट. की 2 सं. खरीदने की योजना बनाई है। इससे प्रहस्तन की गुणवत्ता में सुधार होगा और नुकसानों में कमी आएगी। कुशलता में सुधार इस अवस्था में अनुमान लगाना मुश्किल है।
(vi)	वर्ष 2015-16 के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के मामले में शुरू की गई कार्रवाई की स्थिति भी बताएं।	हमें अभी इसपर कार्रवाई शुरू करनी है।
(vii)	यह देखा जाए कि केवल सम्पूर्ण तथा चालू की गई परिसंपत्तियां ही नियोजित पूंजी के लिए गिनती की जाए। प्रगतिधीन कार्य को लेखा में नहीं लिया जाएगा। इस संबंध में पुष्टि भेजें।	हमने किसी प्रगतिधीन कार्य पर विचार नहीं किया है।
7.	कार्य पूंजी:	
(i)	टीएमआईएलएल ने 6 माह की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर वस्तुसूची की गणना की है। टीएमआईएलएल पुष्टि करे कि क्या यह दृष्टिकोण प्रशुल्क दिशानिर्देशों में वस्तुसूची के निर्धारण के लिए किए गए निर्धारण के अनुसार है।	यह खंड सं. 2.9.9 के अनुसार दिशानिर्देशों के अनुसार किया गया है।
(ii)	टीएमआईएलएल ने कार्य पूंजी पर पहुंचने के लिए मौजूदा देयताओं पर विचार किया दिखाई नहीं देता है। टीएमआईएलएल कार्य पूंजी के आंकड़े पर पहुंचने से पहले मौजूदा देयताओं पर विचार करें।	आरओसीई विपथन के लिए किसी मौजूदा देयता पर विचार नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि ऋणदाता शून्य माना गया है।
घ.	दरमान:	
(i)	टीएमआईएलएल ने टीएमआईएलएल पर मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि पर विचार करते हुए अपना प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। उपयोक्ताओं को उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएं/सुविधाएं और उपयोक्ताओं को प्रोद्भूत होने वाले उत्पादकता सुधारों का लाभ इस वृद्धि का औचित्य बताते हुए सूचीबद्ध करें।	हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग के साथ उत्पादकता स्तर फार्म 1 में यथा उल्लिखित वर्तमान स्तरों से उच्चतर स्तर पर लिया गया है और खंड 10 के अधीन शर्तों में शामिल किया गया है। उपयोक्ता के लिए लौह अयस्क के दोगुने स्टेकिंग की लागत भी खंड 10/खंड 7 के अधीन अलग रखा गया है। रुपया प्रति मी.ट. आधार पर प्रचालन दर ऑन बोर्ड उपस्कर के उपयोग के लिए प्रस्तावित किया है और वाणिज्यिक रूप से उपयोक्ताओं को साधारणतः प्रदान करने के लिए और इसे मौजूदा उत्पादकता स्तरों के सापेक्ष प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों पर विचार करते हुए विपथित किया गया है। यदि मौजूदा उत्पादकता स्तरों पर विचार किया जाता है तो दर प्रति मी.ट. में वृद्धि की जाएगी।
(ii)	कृपया घाटशुल्क, ऑनबोर्ड प्रभारों, ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण, लोडिंग/अनलोडिंग/स्टेकिंग, परिवहन और प्रत्येक कार्गो मद के लिए विविध प्रभारों के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना भेजें। ऐसी विस्तृत गणनाएं भी	प्रत्येक उप गतिविधि के लिए विस्तृत लागत निर्धारण व्यावहारिक रूप से असंभव है। दरमान में प्रस्तावित कई दरें वास्तविक उप-संविदित लागतों और/अथवा बाजार दर के समान हैं।

	टीएमआईएलएल द्वारा शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित नई कार्गो मदों के लिए प्रशुल्क के मामले में भेजे जाँसकिए प्रस्तावित मसौदा दरमान में दिया गया है।	
(iii)	टीएमआईएलएल ने 'ऑन बोर्ड और ऑन शोर पर्यवेक्षण' की मौजूदा परिभाषा संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में, टीएमआईएलएल पुष्टि करे कि क्या परिभाषा में प्रस्तावित संशोधन 'ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण' की अनुसूची के अधीन सूचीबद्ध मौजूदा सेवाओं से सौहार्द में होगा।	हमने ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण स्कोप से जेट्टी की सफाई, जल छिड़काव और हैच/डैक सफाई प्रभारों को अलग रखा है और विविध प्रभारों में शामिल किया है। यह सेवाओं के लिए भुगतान हेतु उपयोक्ता हेतु बेहतर स्पष्टता देगा जब वे हमसे लेना चाहते हों।
(iv)	प्रस्तावित टिप्पणी 3(vii)(ख) में ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर के अनुसार अद्यतन की जाए।	हमने इसे 12.75 प्रतिशत की पिछली से 14.75 प्रतिशत में अद्यतन किया है।
(v)	टीएमआईएलएल प्रहस्तन कंटेनरों के लिए दरें निर्धारित करने हेतु कारण स्पष्ट करे जब टीएमआईएलएल ने विचाराधीन वर्षों के लिए किसी कंटेनर यातायात का अनुमान नहीं लगाया था और फार्म-5ख में कहा है कि संबद्ध अवधि के दौरान बर्थ पर किसी कंटेनर का पूर्वानुमान नहीं लगाया गया है।	कई बार, परियोजना कार्गो परेशनों के हिस्से के रूप में, कुछ कंटेनरों को बर्थ सं. 12 पर प्रहस्तित किए जाने की जरूरत है। इसलिए, कंटेनर प्रहस्तन के लिए विशिष्ट दर प्रस्तावित की गई है।
(vi)	टीएमआईएलएल ने खंड 4.1 के क्र.सं. 1, 3 और 4 में कुछ नई कार्गो मदों को शामिल करते हुए प्रशुल्क श्रेणी के दायरे को बड़ा करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल यह पुष्टि करे कि क्या ऐसे शामिल की गई नई कार्गो मदों के लिए सेवा प्रदान करने की लागत उक्त प्रशुल्क श्रेणी के अधीन मौजूदा कार्गो मदों के लिए सेवाएं प्रदान करने की लागत से कम है।	खंड 4.1 के क्र.सं. 1, 3 और 4 में नए कार्गो कार्गो की समान प्रकृति पर विचार करते हुए जोड़े गए हैं जिसमें प्रहस्तन की लागत समान होगी। उदाहरणार्थ, लौह अयस्क गुट्टिकाओं की प्रहस्तन लागत लौह अयस्क की प्रहस्तन लागत के बराबर होगी।
(vii)	कार्गो मद 'बैग कार्गो' का मौजूदा क्र.सं. 3 से खंड 4.1 के प्रस्तावित क्र.सं. 4 में स्थानांतरित करने के कारण, जिसका बैग कार्गो की मौजूदा घाटशुल्क दर में लगभग 14 प्रतिशत कटौती का प्रस्ताव किया है, स्पष्ट करें। उक्त स्थानांतरण से होने वाले वित्तीय विवीक्षा को परिमाणित करें और वर्षवार भेजें।	हमने यह विचार करते हुए इसका पुनः समूहन किया है कि बैग कार्गो ब्रेक-बल्क कार्गो के समान है। तथापि, हमने इस शीर्ष के प्रति किसी मात्रा का अनुमान नहीं लगाया है और इसलिए कोई वित्तीय विवीक्षा नहीं है।
(viii)	क्र.सं. 2 और 3 पर टीएमआईएलएल ने कुछ कार्गो मदों को हटाने का प्रस्ताव किया है। इसे हटाने का कारण स्पष्ट करें।	हमने इसे हटाया नहीं है परन्तु "सभी प्रकार के अयस्क" श्रेणी नाम बदला है।
(ix)	खंड 5.1 के प्रस्तावित क्र.सं. 2 में मौजूदा क्र.सं. 2 में कार्गो मद 'बैग कार्गो' के स्थानांतरण का कारण, जिसका बैग कार्गो की मौजूदा घाटशुल्क दर में 116 प्रतिशत से अधिक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है, स्पष्ट करें। उक्त स्थानांतरण से होने वाली वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजें।	बिन्दु सं. (vii) के समान।
(x)	खंड 5.1 का युक्तिकरण करने के समय, 'लकड़ी का लट्ठा' शब्दावली के संदर्भ में हटाया देखा गया है। इसे हटाए जाने का कारण स्पष्ट करें, दिया गया है कि लकड़ी के लट्ठे बर्थ सं. 12 पर प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं।	हमने इसे संशोधित किया है और 5.1 के क्र.सं. 2 में 'लकड़ी का लट्ठा' में शामिल किया है।
(xi)	टीएमआईएलएल ने खंड 5.1 के क्र.सं. 2 पर कुछ नई कार्गो मदों को शामिल करते हुए प्रशुल्क श्रेणी के दायरे को बड़ा करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल पुष्टि करे कि क्या ऐसी शामिल की गई नई कार्गो मदों के लिए सेवाएं प्रदान करने की लागत उक्त प्रशुल्क श्रेणी के अधीन मौजूदा कार्गो मदों के लिए सेवा प्रदान करने की लागत से कम नहीं है।	खंड 5.1 के क्र.सं. 2 में जोड़े गए नए कार्गो, कार्गो की समान प्रकृति पर विचार करते हुए किया गया है जिसमें प्रहस्तन की लागत एकसमान होगी। उदाहरणार्थ, एचआरसी/सीआरसी, स्टील स्लैबों आदि की प्रहस्तन लागत लौह तथा स्टील की प्रहस्तन लागत के समान होगी।
(xii)	खंड 5.1 के प्रस्तावित क्र.सं. 6 और खंड 6.1 के प्रस्तावित क्र.सं. 7 में अवशिष्ट खंड का विवरण त्रुटिपूर्ण दिखाई देता है। टीएमआईएलएल सही विवरण प्रस्तावित करें।	खंड 5.1 के क्र.सं. 6 में कार्गो ब्योरे दिए गए हैं जो टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के अनुसार बी#12 पर प्रहस्तित नहीं कर सकता। इसे भी खंड 3.xii में सूचीबद्ध किया गया है। खंड 6.1 के क्र.सं. 7 के लिए, यह उपर्युक्त तर्क प्रासंगिक है।
(xiii)	सभी कार्गो के लिए खंड 5.1 के क्र.सं. 6 पर शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित रु. 110 प्रति मी.ट. की दर विनिर्दिष्ट नहीं है, जरूरी गणनाओं द्वारा समर्थित लागत व्योरा के साथ औचित्य बताएं। उक्त प्रस्तावित दर से उत्पन्न होने वाली वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजें।	आयातित मशीनरियां और अन्य अति आयामीय कार्गो, कई बार सीमाशुल्क वर्गीकरण के अनुसार परियोजना कार्गो के तहत नहीं आते हैं और इसलिए वे "अन्य कार्गो" के अधीन समूहित किए गए हैं। हमने परियोजना कार्गो के लिए समान दर प्रस्तावित की है और इस शीर्ष के अधीन किसी पृथक मात्रा पर विचार नहीं किया है।
(xiv)	ऑन बोर्ड सेवा प्रदान करने के लिए कार, कोई रबड़ टायर वाहन और	स्लिंग्स इन कार्गो की उतराई के लिए उपयोग किए जाते हैं जिसमें पर्याप्त

	अर्थ मूविंग उपस्कर के प्रहस्तन की पद्धति के बारे में बताएं क्योंकि टीएमआईएलएल ने अब स्लिंगों द्वारा प्रहस्तन करने का प्रस्ताव किया है (संदर्भ खंड 5.1 का क्र.सं. 5)।	क्षमता की स्लिंग मशीन के उपयुक्त प्वाइंट्स पर बांधी जाती हैं।
(xv)	सभी कार्गो के लिए खंड 6.1 के क्र.सं. 7 पर शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित रु. 185 प्रति मी.ट. की दर विनिर्दिष्ट नहीं की गई है, जरूरी गणनाओं द्वारा समर्थित लागत ब्योरो के साथ औचित्य बताएं। उक्त प्रस्तावित दर से होने वाली वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजें।	आयातित मशीनरियां और अन्य अति आयामीय कार्गो, कई बार सीमाशुल्क वर्गीकरण के अनुसार परियोजना कार्गो के तहत नहीं आते हैं और इसलिए वे “अन्य कार्गो” के अधीन समूहित किए गए हैं। हमने परियोजना कार्गो के लिए समान दर प्रस्तावित की है और इस शीर्ष के अधीन किसी पृथक मात्रा पर विचार नहीं किया है।
(xvi)	नई कार्गो प्रविष्टि ‘लौह अयस्क और सभी प्रकार के अयस्क’ (उच्च स्टेकिंग सहित दर) शामिल करने का प्रस्ताव करने का कारण स्पष्ट करते हुए संक्षिप्त नोट जहां कहीं जरूरी हो – डबल स्टेकिंग से बचा जाएगा’ खंड 7.1 में क्र.सं. 2 रूप में प्रेषित करें, जब टीएमआईएलएल खंड 7.1 के क्र.सं. 1 पर यथा लागू समान दर वसूल करने का प्रस्ताव करता है।	हम हमारे बहुमूल्य ग्राहकों के लिए बेहतर कुशलता देने के लिए “स्टेकिंग” दरों में उच्च स्टेकिंग शामिल करने का प्रस्ताव कर रहे हैं। हमने 7.6 में भी प्रस्ताव किया गया है कि “जहां कहीं प्लॉट पर उच्च हीपिंग करने की जरूरत होती है अथवा निर्यात लौह अयस्क/लौह अयस्क गुटिटकाओं की प्राप्ति के समय अथवा आयात कार्गो जैसे चूनापत्थर अथवा अन्य अयस्क की उतराई के समय, ऐसे उच्च हीपिंग के लिए प्रभार लदाई/उतराई/स्टेकिंग प्रभारों के समान होगी। (पहले यह विविध प्रभार शीर्ष के अधीन था। अब यदि प्राप्ति के बाद और उच्च हीपिंग कार्गो की स्टेकिंग की जाती है अतिरिक्त उच्च हीपिंग प्रभार वसूल किया जाएगा।)। यह हमारी कुशलता में सुधार करने और ग्राहक को लाभ देने के लक्ष्य से है।
(xvii)	वह खंड 7.1 के अधीन मौजूदा शर्त हटाने के लिए कारण जिसमें कहा गया है कि जहां पोत से कार्गो उतराई के लिए होपर इस्तेमाल किए जाते हैं और होपर का इस्तेमाल करते हुए डम्पर लदाई किए जाते हैं तो यह लदाई गतिविधि के एक प्रचालन को शामिल करेगी, स्पष्ट करें। नोट को हटाने के प्रस्ताव से होने वाली वित्तीय विवीक्षा को परिमाणित करें और वर्ष वार भेजें।	होपर ग्राहक मांग के आधार पर अलग से इस्तेमाल किए जाते हैं। हमने इस गतिविधि को 7.1 के क्र.सं. 1 में इस गतिविधि को शामिल किया है। तथापि, हमने इसके प्रति किसी मात्रा पर विचार नहीं किया है और इसलिए कोई वित्तीय विवीक्षा नहीं है।
(xviii)	टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित खंड 7.1 के अधीन नई टिप्पणी शामिल की है कि जहां कहीं प्लॉट में उच्च हीपिंग की जरूरत होती है अथवा टीएमआईएलएल द्वारा निर्यात लौह अयस्क/लौह अयस्क गुटिटकाओं की प्राप्ति के समय अथवा चूनापत्थर या अन्य अयस्कों जैसे आयात कार्गो की उतराई के समय उच्च हीपिंग की जरूरत होती है तो ऐसे उच्च हीपिंग के लिए प्रभार लदाई/उतराई/स्टेकिंग प्रभारों के समान होगी। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने बताया है कि पहले यह विविध प्रभार शीर्ष के अधीन था और अब यह प्रस्तावित किया गया है कि यदि प्राप्ति के बाद कार्गो की हाइ हीपिंग की जाती है तो अतिरिक्त उच्च हीपिंग प्रभार वसूल किए जाएंगे। टीएमआईएलएल मौजूदा स्थिति एवं प्रस्तावित स्थिति स्पष्ट करते हुए एक संक्षिप्त नोट देते हुए उक्त टिप्पणी प्रस्तावित करने का औचित्य बताएं। उक्त प्रस्तावित टिप्पणी से होने वाली वित्तीय विवीक्षा को परिमाणित करें और वर्षवार भेजें।	बिन्दु सं. xvi के समान।
(xix)	प्रस्तावित खंड 7.1 के अधीन नई टिप्पणी शामिल करने के लिए कारण कि जहां कहीं टीएमआईएलएल द्वारा लेबर सहायता उपलब्ध करवाई जाती है और कोई उपस्कर सहायता प्रदान नहीं की जाती है तो रु. 50/- प्रति मी.ट. की समेकित दर परियोजना/किसी अन्य पैकेज/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में तट प्रहस्तन गतिविधि के लिए लेबर के प्रावधान के लिए लागू होगी, स्पष्ट करें। रु. 50/- प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर के लिए आधार लागत ब्योरो और जरूरी गणनाओं के साथ भेजें।	हमने बाजार दर और बी#12 पर टीएमआईएलएल की समग्र लागत स्थिति के आधार पर दर प्रस्तावित की है। परियोजना कार्गो के लिए बाजार दर जहां गतिविधि बहुत ज्यादा अर्थात् रु. 88/- प्रति मी.ट. प्रयुक्त की जाती है। परियोजना कार्गो के लिए रु. 88/- प्रति मी.ट. की दर निर्धारित करते हुए प्रासंगिक परिपत्र टीएमआईएलएल द्वारा भेजा गया है।
(xx)	जब प्रस्तावित खंड 8.1 में सामान्य क्र.सं. 1 प्रस्तावित करने की बजाय और खंड 9.1 के मौजूदा क्र.सं. 1 और 2 को मिलाते समय, ‘बैग कार्गो’ शब्दावली के लिए संदर्भ हटाया देखा गया है। टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित खंड 8.1 में बैग कार्गो के लिए किसी दर का प्रस्ताव नहीं किया है। वह दर जो बर्थ सं. 12 में आने वाले बैग कार्गो पर वसूल की जा सकती है लागत ब्योरो के साथ दर्शाएं और जरूरी गणनाएं करें। इस संबंध में वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजें।	हमने खंड 8.1 के क्र.सं. 2 में “बैग कार्गो” शामिल किया है। तथापि, हमने किसी मात्रा का अनुमान नहीं लगाया है और इसलिए कोई वित्तीय विवीक्षा नहीं है।
(xxi)	प्रस्तावित खंड 8.1 के अधीन, टीएमआईएलएल ने 20 टन से अधिक और	कार्गो की प्रकृति पर विचार करते हुए यह दर उद्धरित की गई है जो सुरक्षा

	35 टन तक भार वाले उनके पैकेजों सहित परियोजना कार्गो तथा मशीनरी एवं पुर्जों के मामले में रु. 260/- प्रति मी.ट. की वसूली करने के लिए नया क्र.सं. 4 शामिल किया है। रु. 260/- प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर के लिए आधार लागत ब्योरो एवं जरूरी गणनाओं के साथ भेजे। इस संबंध में वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजे।	व्यवस्थाओं के साथ विशेष प्रकार के वाहनों की अपेक्षा करते हैं। ऐसे कार्गो के लिए परिवहन की बाजार दर पर भी विचार किया गया है। तथापि, हमने इस शीर्ष के अधीन किसी मात्रा का पूर्वानुमान नहीं लगाया है और इसलिए कोई वित्तीय विवीक्षाएं नहीं हैं।
(xxii)	प्रस्तावित खंड 10.1 के अधीन, टीएमआईएलएल ने आईटी-12 काटरपिलर के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों के लिए रु. 6600/- प्रति पारी की लेवी प्रस्तावित करते हुए नया क्र.सं. 7 शामिल किया है। रु. 6600/- की प्रस्तावित दर के लिए आधार लागत ब्योरो एवं जरूरी गणनाओं के साथ भेजे। इस संबंध में वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजे।	प्रस्तावित दर सामान्य तौर पर मौजूदा बाजार दर की अपेक्षा 10 प्रतिशत अधिक है। चूंकि यह प्रस्ताव 3 वर्षों के लिए है, 10 प्रतिशत उच्चतर दर प्रस्तावित की गई है। इस शीर्ष के अधीन कोई आय प्रस्तावित नहीं की गई है।
(xxiii)	प्रस्तावित खंड 10.1 के अधीन टीएमआईएलएल ने 20 मी.ट. से अधिक की क्षमता के फोर्कलिफ्टों के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों के लिए रु. 176000/- प्रति पारी लेवी प्रस्तावित करते हुए नया क्र.सं. 11(क) शामिल किया है। रु. 17600/- प्रति पारी की प्रस्तावित दर के लिए आधार लागत ब्योरो एवं जरूरी गणनाओं के साथ भेजे। इस संबंध में वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजे।	हम स्टील प्रहस्तन के लिए 20 मी.ट. से अधिक की फोर्कलिफ्ट तैनात कर रहे हैं और इसलिए इसके लिए नई दर प्रस्तावित की गई है। यह दर 10-20 मी. ट. के बीच क्षमता के साथ फोर्कलिफ्ट की प्रस्तावित दर के आधार पर प्रस्तावित की गई है। उच्चतर अनुरक्षण लागत के अलावा उच्चतर क्षमता वाली फोर्कलिफ्ट अधिक ईंधन उपभोग करती हैं। यह दर इस पर विचार करते हुए प्रस्तावित की गई है। इस शीर्ष के अधीन कोई आय प्रस्तावित नहीं की गई है।
(xxiv)	प्रस्तावित खंड 10.1 के अधीन, टीएमआईएलएल ने ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन के लिए लेवी प्रस्तावित करते हुए नया क्र.सं. 11(ख) प्रस्तावित किया है, जहां यह एचआरसी/सीआरसी, प्लेट्स शीट्स, डब्ल्यूआरसी, ट्यूबों/पाइपों के मामले में रु. 13/- प्रति मी.ट. और सभी शुष्क बल्क कार्गो के मामले में रु. 6.50 प्रति मी.ट. वसूल करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दरों के लिए आधार लागत ब्योरो तथा जरूरी गणनाओं के साथ भेजे। इस संबंध में वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजे।	ये दरें उपयोक्ताओं की सुविधा के लिए प्रस्तावित की गई हैं जो कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रति मी.ट. दरें करते हैं। ये दरें वास्तविक पिछले आंकड़ों के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं और 3 वर्षों की अवधि पर विचार करते हुए वृद्धि करते हुए हैं। वित्तीय विवीक्षा भेजी गई है, जैसाकि पहले चर्चा की गई है।
(xxv)	टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित खंड 10.1 में क्र.सं. 12 (क) और (ख) द्वारा शिफ्ट आधार पर 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों का प्रस्ताव किया है और विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए प्रति टन दरों का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजे:-	हमने विस्तृत गणना के आधार पर रु. 1,25,000/पारी की दर का पहले ही प्रस्ताव किया था। हमने वर्धित प्रचालनात्मक व्ययों को कवर करने के लिए 20 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। टीएमआईएलएल ने रु. 150,000/- पर प्रति पारी दर विपथन के लिए 2012-13 के लिए क्रेन के उपयोग के आधार पर गणना पत्रक भेजे है।
(क)	रु. 150,000/- की प्रति पारी दर का समर्थन करने के लिए गणनाएं।	
(ख)	यह प्राधिकरण जिसके तहत टीएमआईएलएल रु. 125,000/- की प्रति पारी दर वसूल कर रहा है, स्पष्ट करें।	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2008 से संबंधित कुछ पत्राचारों की प्रतियां भेजी हैं, जब इसने रु. 125,000/- पर एचएमसी के कलिए पारी आधारित दर के निर्धारण के लिए प्रस्ताव के साथ टीएमएमपी के पास गया था। दस्तावेज रु. 125,000/- पर एचएमसी के लिए पारी आधारित दर के लिए टीएमएमपी द्वारा प्रदान किया गया कोई अनुमोदन नहीं दर्शाता है।
(ग)	लौह अयस्क और चूनापत्थर के मामले में रु. 56.25 की प्रति टन दर, उर्वरक और अन्य बल्क कार्गो के मामले में रु. 73.77, और एचआरसी/सीआरसी आयातों के मामले में रु. 136.36, स्टील निर्यात के मामले में रु. 112.50 और परियोजना कार्गो के मामले में रु. 529.41 के समर्थन में गणनाएं।	हमने फार्म 1, क्र.सं. 2 में यथा दिए गए विभिन्न कार्गो की भिन्न उत्पादकता के आधार पर प्रति मी.ट. दर प्रस्तावित की है।
(घ)	पारी आधार पर दर की समानान्तर लेवी प्रस्तावित करने का कारण और प्रति टन आधार का औचित्य बताएं। यह नोट करें कि विभिन्न महापत्तन न्यासों में एचएमसी के उपयोग के लिए दरों के निर्धारण से संबंधित सभी मामलों में केवल प्रति टन दर अनुमोदित की गई है।	यह विभिन्न उपयोक्ता की सुविधा के लिए है और टीएमआईएलएल के हित की सुरक्षा के लिए भी है। हम कार्गो जैसे परियोजना कार्गो, मशीनरियां, अति आयामीय कार्गो आदि जैसे कार्गो प्रहस्तन करते हैं जिसमें उतराई दर कोयले की तुलना में बहुत कम है जो हमें बी#12 पर प्रहस्तन करने के लिए अनुमति नहीं दी गई है। हमें इससे संबंधित कीमत पर विचार करते हुए कार्गो की सुरक्षा सुनिश्चित करने की जरूरत भी है। इसलिए हमने हमारी लागत वसूल करने के लिए प्रति पारी दर की जरूरत है। अन्य कार्गो के लिए भी, टर्मिनल प्रचालक के नियंत्रण से बाहर के कारणों जैसे कम स्टोवेज, सामग्री की प्राप्ति में विलंब, मौसम विलंब आदि की वजह से क्रेन की तैनाती जिसमें लागत को वसूल करना कठिन होगा और लाभ को तर्कसंगत ठहराएगा। इसलिए, हम इस प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि हमारे प्रस्ताव पर विचार करें।
(ङ)	इस संबंध में वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजे।	वित्तीय विवीक्षा आय गणना के फार्म 2ख(ii) के अनुसार है।

(xxvi)	प्रस्तावित खंड 10.1 के अधीन, टीएमआईएलएल ने जेट्टी/हैच/डैक की सफाई और बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए पानी छिड़काव, जहां कहीं बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए जरूरी हो, के लिए रु0 5.20 प्रति मी.ट. वसूल करने का प्रस्ताव करते हुए नया क्र.सं. 16 शामिल किया है। प्रस्तावित दर का आधार लागत व्योरो तथा जरूरी गणनाओं के साथ भेजे। इस संबंध में वित्तीय विवीक्षा परिमाणित करें और वर्षवार भेजे।	इस गतिविधि को "ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण" के दाये से लिया गया है और बिन्दु सं. (iii) में यथा स्पष्ट पृथक मद के रूप में रखा गया है।
(xxvii)	मौजूदा रियायत शर्त में संशोधन का प्रस्ताव करने का कारण स्पष्ट करें।	यह ग्राहकों के लिए बेहतर स्पष्टता लाने के लिए किया गया है।

7. केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 20 दिसम्बर, 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था कि टीएमआईएलएल प्रस्ताव से निकलने वाली कुछ बातों पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां प्रेषित करें। विशिष्ट टिप्पणियों की मांग किए जाने के समय, केओपीटी से वर्ष 2009-10 से 2012-13 से संबंधित टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों का सत्यापन करें और अपनी टिप्पणियां भेजे। जब केओपीटी को इस संबंध में अनुस्मरण करवाया गया था, हमारे पत्र दिनांक 31 दिसम्बर, 2013 द्वारा, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 दिसम्बर, 2013 द्वारा उल्लेख किया है कि उन्हें वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों की प्रतियां प्राप्त नहीं हुई थीं। हालांकि वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों की प्रतियां हमारे पत्र दिनांक 20 दिसम्बर, 2013 द्वारा केओपीटी को अग्रप्रेषित की गई थीं, परन्तु केओपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के मद्देनजर हमारे पत्र दिनांक 01 जनवरी, 2014 के कवर में केओपीटी को दोबारा भेजे गए थे। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 09 जनवरी, 2014 द्वारा विशिष्ट बिन्दुओं, पृथक्कृत लेखों की लंबित जांच पर अपनी अंतरिम टिप्पणियां भेजी हैं। हमारे द्वारा उठाए गए विशिष्ट बिन्दु और उनपर केओपीटी के जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा कही गई बातें	केओपीटी की अंतरिम टिप्पणियां																						
(i)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा लगाया गया यातायात पूर्वानुमान।	<p>अभिलेखों के अनुसार, टीएमआईएलएल ने 1 अप्रैल, 2013 से 31 दिसम्बर, 2013 तक की अवधि के दौरान 615846 मी.ट. कार्गो का प्रहस्तन किया है। तदनुसार, टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2013-14 के लिए 765000 मी.ट. कार्गो का पूर्वानुमान कम दिखाई देता है। यदि पिछले नौ महीने में प्रहस्तन को आधार रूप में लिया जाता है तो 2013-14 के लिए पूर्वानुमानित प्रहस्तन लगभग 820000 मी.ट. होना चाहिए। तथापि, यदि टीएमआईएलएल ने मौजूदा वित्तीय वर्ष की शेष अवधि के लिए कम कार्गो यातायात का अनुमान लगाने के लिए कोई विशेष कारण हो तो उपयुक्त विचार के लिए टीएमपी को इसके बारे में विस्तार से बताएं।</p> <p>वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, टीएमआईएलएल ने 915000 मी.ट. प्रतिवर्ष के यातायात का अनुमान लगाया है। यह सही दिखाई देता है।</p>																						
(ii)	सभी विचाराधीन वर्षों के लिए प्लॉट किराया आय की गणना करने के लिए टीएमआईएलएल को केओपीटी द्वारा आबंटित भूमि का उपयोग।	<p>प्लॉटों के प्रस्तावित उपयोग पर टिप्पणी करना केओपीटी के लिए मुश्किल होगा। तथापि, अस्थायी रॉयल्टी के भुगतान के साथ टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए व्योरा से, प्लॉट किराया और अनाधिकृत अधिग्रहण प्रभारों से आय संबंधी निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-</p> <table><tr><td colspan="2">टीएमआईएलएल के प्लॉट किराया आय व्योरे (अनाधिकृत अधिग्रहणों से आय सहित)</td></tr><tr><td colspan="2">(अस्थायी भुगतान के साथ टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए व्योरा के अनुसार)</td></tr><tr><td>नवम्बर-13</td><td>2330600</td></tr><tr><td>अक्टूबर -13</td><td>3776876</td></tr><tr><td>सितम्बर-13</td><td>11561083</td></tr><tr><td>अगस्त-13</td><td>14042671</td></tr><tr><td>जुलाई -13</td><td>13085635</td></tr><tr><td>जून-13</td><td>11394563</td></tr><tr><td>मई-13</td><td>9369599</td></tr><tr><td>अप्रैल-13</td><td>10077569</td></tr><tr><td>कुल:</td><td>75638596</td></tr></table> <p>उपर्युक्त आंकड़ों के आधार पर, प्लॉट किराया और अनाधिकृत अधिग्रहण से आय के चालू वित्तीय वर्ष में ₹0 10 करोड़ से अधिक होने की संभावना है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2013-14 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा पूर्वानुमानित ₹0 309.70 लाख की प्लॉट किराया आय कम दिखाई देती है। केवल प्लॉट किराया आय को</p>	टीएमआईएलएल के प्लॉट किराया आय व्योरे (अनाधिकृत अधिग्रहणों से आय सहित)		(अस्थायी भुगतान के साथ टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए व्योरा के अनुसार)		नवम्बर-13	2330600	अक्टूबर -13	3776876	सितम्बर-13	11561083	अगस्त-13	14042671	जुलाई -13	13085635	जून-13	11394563	मई-13	9369599	अप्रैल-13	10077569	कुल:	75638596
टीएमआईएलएल के प्लॉट किराया आय व्योरे (अनाधिकृत अधिग्रहणों से आय सहित)																								
(अस्थायी भुगतान के साथ टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए व्योरा के अनुसार)																								
नवम्बर-13	2330600																							
अक्टूबर -13	3776876																							
सितम्बर-13	11561083																							
अगस्त-13	14042671																							
जुलाई -13	13085635																							
जून-13	11394563																							
मई-13	9369599																							
अप्रैल-13	10077569																							
कुल:	75638596																							

		शामिल करना और अनाधिकृत अधिग्रहण से आय शामिल नहीं करना 2013-14 के लिए रु0 309.70 लाख का उक्त अनुमानन दिखाई देता है, भले ही टीएमआईएलएल अस्थायी रॉयल्टी के भुगतान के साथ किए गए अपने घोषणापत्र में अनाधिकृत अधिग्रहण प्रभार से पर्याप्त अर्जन करना दर्शा रहा है। 2014-15 और 2015-16 अवधि के लिए भी, प्लॉट किराया आय (मौजूदा दरों पर रु. 367.55 लाख प्रतिवर्ष) का अनुमानन अनाधिकृत अधिग्रहण प्रभारों को शामिल करना नहीं दिखाता है।
(iii)	केओपीटी का मौजूदा दरमान ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार निर्धारित नहीं करता है। रॉयल्टी दर्शाती इसकी गणनाओं में, टीएमआईएलएल ने चूनापत्थर, स्टील शिपमेंट (टाटा स्टील), जेट्टी और प्लॉट से स्टील/कार्गो के लट्टों की उतराई, सभी विचाराधीन वर्षों के लिए मोबाइल तथा बिना मोबाइल परियोजना। टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि यह केओपीटी के साथ इस भुगतान पर विवाद कर रहा है। इस संबंध में, यह याद किया जाए कि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, टीएमआईएलएल ने बताया था कि वे मध्यस्थ समाधान के लिए गए हैं। इस संबंध में, मध्यस्थता, यदि कोई हो, के परिणाम पर संक्षिप्त नोट प्रेषित करें।	लाइसेंस करार के अनुसार, रॉयल्टी टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व पर देय है। उन सेवाओं के लिए जिनके लिए दरें केओपीटी के दरमान में निर्धारित की गई हैं, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की जाती है कि लाइसेंस करार के अनुसार केओपीटी के दरमान में निर्धारित दरों पर विचार करते हुए रॉयल्टी का भुगतान करे। सेवाओं के लिए, जो केओपीटी के दरमान द्वारा कवर नहीं हैं, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की जाती है कि अर्जित वास्तविक राजस्व पर रॉयल्टी का भुगतान करे। स्वतंत्र लेखापरीक्षक उपर्युक्त सिद्धांत पर विचार करते हुए रॉयल्टी निर्धारित कर रहा है। उपर्युक्त के होते हुए, ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार के स्थान पर रॉयल्टी लाइसेंस करार के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व के आधार पर देय है। तथापि, टीएमआईएलएल विवाद कर रहा है कि रॉयल्टी इस लेखा में देय है और उक्त विवाद, अन्य विवादों के साथ, वर्तमान में मध्यस्थताधीन है। केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच मध्यस्थता अभी समाप्त नहीं हुई है।
(iv)	वर्ष 2013-14 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित निवेश।	टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित निवेशों की अपनी योजना के ब्योरे उपलब्ध नहीं करवाए हैं। तदनुसार, लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट उनके द्वारा किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेश पर कोई टिप्पणी करना केओपीटी के लिए संभव नहीं है। तथापि, बर्थ सं. 12 से रेलवे संपर्क उपलब्ध करवाने के लिए केओपीटी द्वारा एक आदेश पहले ही दिया जा चुका है और टीएमआईएलएल उक्त लागत का हिस्सा वहन करने के लिए सहमत है। तदनुसार, टीएमआईएलएल द्वारा टीएमआईएलएल क्षेत्र के भीतर रेलवे यार्डों आदि के विकास के लिए निवेश रेलवे संपर्क के लाभ को कम करने के लिए आने वाले वर्ष में संभावित है। जहां तक टीएमआईएलएल द्वारा पूर्वानुमानित अन्य व्यय है, हम किन्हीं ब्योरों के अभाव में कोई टिप्पणी करने में असमर्थ हैं।

8.1 इस संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 10 जनवरी, 2014 को कोलकाता में केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, टीएमआईएलएल, केओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन रखे थे।

8.2 संयुक्त सुनवाई में केओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और टीएमआईएलएल द्वारा यथा सहमत, टीएमआईएलएल से केओपीटी को सावधि जमा के ब्योरे और वर्ष 2010-11 से आगे अपने पूर्णतः लेखापरीक्षित लेखे भेजने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, टीएमआईएलएल को संबोधित केओपीटी पत्र दिनांक 22 जनवरी, 2014 और हमें पृष्ठांकित प्रति से यह विदित हो गया था कि संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, टीएमआईएलएल ने सावधि जमा के ब्योरे और वर्ष 2010-11 से आगे के सम्पूर्ण लेखापरीक्षित लेखे भी केओपीटी को नहीं भेजे थे। अतः, टीएमआईएलएल को हमारे पत्र दिनांक 24 जनवरी, 2014 द्वारा केओपीटी को अपेक्षित सूचना भेजने के लिए अनुस्मरण करवाया गया था।

8.3 संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 15 जनवरी, 2014 द्वारा अनुरोध किया गया था कि टीएमआईएलएल से अपेक्षित सूचना प्राप्त होने के 10 दिनों के भीतर टीएमआईएलएल प्रस्ताव पर अपनी अंतिम टिप्पणियां भेजे और टीएमआईएलएल प्रस्ताव पर अपनी अंतिम टिप्पणियों के साथ रॉयल्टी पहलू से संबंधित मध्यस्थ मामले पर संक्षिप्त नोट प्रेषित करें। अनुस्मारक दिनांक 27 फरवरी, 2014 के बाद, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 मार्च, 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। केओपीटी की टिप्पणियों की प्रति टीएमआईएलएल को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च, 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया है। केओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों तथा उनपर टीएमआईएलएल के जवाब को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	केओपीटी के निवेदन	टीएमआईएलएल की टिप्पणियां
(i)	रॉयल्टी पहलू से संबंधित मध्यस्थता मामले पर संक्षिप्त नोट:	
(क)	लाइसेंस करार के अनुसार, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की जाती है कि माह के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व के लाइसेंस करार में प्रतिशत स्तर सेट में प्रतिमाह रॉयल्टी केओपीटी (एचडीसी) को भुगतान करे। यह भी दिया गया है कि रॉयल्टी के परिकलन के प्रयोजन के लिए, केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार लागू प्रशुल्क पर विचार किया जाएगा। अंतिम रॉयल्टी राशि संबद्ध अवधि के दौरान लाइसेंसी द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व के आधार पर 12 महीनों की वार्षिक अवधि के पूरा होने के बाद स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा विधिवत् प्रमाणित परिकलित की	यह उल्लेखनीय है कि लाइसेंस करार में कहा गया है कि रॉयल्टी के परिकलन के लिए, लाइसेंसदाता के प्रचलित दरमान के अनुसार लागू प्रशुल्क पर विचार किया जाएगा।

	जाएगी। टीएमआईएलएल द्वारा पहले भुगतान की गई अस्थायी राशि के सापेक्ष ऐसे परिकलित अंतिम वार्षिक रॉयल्टी राशि के आधार पर, प्राप्तियोग्य रॉयल्टी की अतिरिक्त राशि केओपीटी, एचडीसी अथवा केओपीटी, एचडीसी द्वारा वापसीयोग्य अधिक प्राप्ति की राशि टीएमआईएलएल अथवा केओपीटी/एचडीसी, जैसी भी स्थिति हो, द्वारा किए जाने वाले कार्य पर किया जाए। तथापि, यह इस शर्त के अधीन होगा कि लाइसेंस की 4थी वार्षिक अवधि से लाइसेंसी को इसके द्वारा (स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा विधिवत् प्रमाणित) अर्जित वास्तविक वार्षिक राजस्व के प्रतिशत स्तर पर अथवा रु0 16 करोड़, जो भी अधिक हो, पर गारंटीशुदा वार्षिक रॉयल्टी भुगतान करना होगा।	
(ख)	मै0 राय एंड राय, चार्टर्ड एकाउंटेंट को स्वतंत्र लेखापरीक्षक के रूप में नियुक्त किया गया था और टीएमआईएलएल को प्रत्येक 12 महीनों की अवधि के पूरा होने पर तत्काल 45-दिन की अवधि के भीतर प्रत्येक 12 माह अवधि की समाप्ति पर वार्षिक रॉयल्टी लेखापरीक्षा रिपोर्ट प्राप्त करने की आवश्यकता है। तथापि, टीएमआईएलएल विनिर्दिष्ट समय का अनुपालन करने और देय तारीख के बहुत बाद भी पहले तीन वर्षों के प्रचालन के मामले में रॉयल्टी लेखापरीक्षा रिपोर्ट जमा करने में विफल रहा है।	केओपीटी का दावा कि टीएमआईएलएल मै0 रॉय एंड रॉय द्वारा प्रमाणित रॉयल्टी लेखापरीक्षा रिपोर्ट जमा करने में समयसारणी का अनुपालन नहीं किया गया है, प्रचालन के पहले तीन वर्षों के मामले में, यह तथ्यों पर आधारित नहीं है। लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार, टीएमआईएलएल को लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने के की तारीख से 30 दिनों के भीतर स्वतंत्र लेखापरीक्षक के रूप में कम से कम 3 प्रतिष्ठित फर्मों अथवा कम्पनियों अथवा कार्पोरेट निकाय अथवा जरूरी विशेषज्ञता रखने वाले उसके इसके कॉम्बिनेशन को नियुक्त करना था, केओपीटी को ऐसे पैनल की प्राप्ति की तारीख से 30 दिनों के भीतर ऐसे पैनल में से स्वतंत्र लेखाकार नियुक्त करना था। केओपीटी लाइसेंस करार के इन दिशानिर्देशों का अनुपालन करने में विफल रहा है और स्वतंत्र लेखापरीक्षक के चयन में विलंब के लिए उत्तरदायी है। यह रॉयल्टी लेखापरीक्षा रिपोर्ट जमा करने के मामले में ज्यादातर हुआ है।
(ग)	टीएमआईएलएल ने रॉयल्टी की गणना के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा अंगीकृत तरीके के संबंध में कई बिन्दु उठाए थे और स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा प्रस्तुत की गई पहली तीन वर्षों की अंतिम लेखापरीक्षा रिपोर्ट पर आपत्ति उठाई थी। प्रथम तीन वर्षों के लिए लेखापरीक्षा रिपोर्ट में स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा यथा प्रमाणित ब्याज के साथ विभिन्न रॉयल्टी बिल प्रबंधक (वित्त) द्वारा उठाए गए थे और इन्हीं पर टीएमआईएलएल से विवाद भी था। ये विवाद निपटान के लिए समिति को भेजे गए थे। तथापि, यह निपटान फेल हो गया था और टीएमआईएलएल को भिन्न रॉयल्टी बिल लिक्विडेट करने के लिए कहा गया था।	यह इस हद तक सहमत है कि ये तथ्य हैं और मध्यस्थता अधिकरण के विचाराधीन है।
(घ)	इसी बीच, टीएमआईएलएल द्वारा पत्र दिनांक 31-01-2009 द्वारा 29-01-2005 से 28-01-2006 अवधि के लिए 4थी वार्षिक रॉयल्टी लेखापरीक्षा रिपोर्ट जमा की थी। रिपोर्ट के अनुसार, टीएमआईएलएल को रॉयल्टी के कम भुगतान के प्रति रु0 11695625 का भुगतान करना है। तथापि, टीएमआईएलएल ने विरोध स्वरूप रिपोर्ट जमा की है।	यह इस हद तक सहमत है कि ये तथ्य हैं और मध्यस्थता अधिकरण के विचाराधीन है।
(ङ)	टीएमआईएलएल द्वारा जमा की गई रु0 1.5 करोड़ की बैंक गारंटी अप्रैल 2009 में केओपीटी/एचडीसी द्वारा नकदीकरण करवाई गई थी क्योंकि टीएमआईएलएल स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा निर्धारित भिन्न रॉयल्टी का भुगतान नहीं कर रहा था।	यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी/एचडीसी द्वारा रु0 1.5 करोड़ की बैंक गारंटी का नकदीकरण लाइसेंस करार के सिद्धांतों के खिलाफ है।
(च)	चार वर्षीय लेखापरीक्षा रिपोर्ट के मामले में टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए विवाद आखिरकार मध्यस्थ को भेजे गए हैं।	यह इस हद तक सहमत है कि ये तथ्य हैं और मध्यस्थता अधिकरण के विचाराधीन है।
(छ)	श्री एस. सत्यम, पूर्व अध्यक्ष, टीएमपी को उक्त मध्यस्थों के लिए केओपीटी की ओर से मध्यस्थ नियुक्त किया गया है।  टीएमआईएलएल द्वारा मध्यस्थ के रूप में कोलकाता उच्च न्यायालय के पूर्व न्यायाधीन श्री अजीत कुमार सेनगुप्ता को नियुक्त किया गया था जबकि न्यायाधीश (सेवानिवृत्त) चित्तातोष मुखर्जी, पूर्व मुख्य न्यायाधीश, कोलकाता उच्च न्यायालय और मुम्बई उच्च न्यायालय को मौजूदा मध्यस्थों में पीठासीन मध्यस्थ नियुक्त किया गया है। इसी बीच, टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 10-07-2009 द्वारा सम्पूर्ण विवाद का सौहार्दपूर्ण समाधान करने के लिए दोबारा अनुरोध किया था। तथापि, चूंकि मध्यस्थता प्रक्रिया पहले ही शुरू हो चुकी है और श्री एस. सत्यम को कार्यालय पत्र दिनांक 15-06-2009 द्वारा मध्यस्थ के रूप में नियुक्त किया जा चुका है,	

	उनका अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया था और टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए सभी मुद्दे मध्यस्थों को भेजे गए हैं। इसी बीच, स्वतंत्र लेखापरीक्षक ने 5वें और 6वें वर्ष के लिए रॉयल्टी लेखापरीक्षा रिपोर्ट जमा की थी जिसके खिलाफ टीएमआईएलएल ने दोबारा आपत्तियां उठाई थीं जोकि पहले चार वर्षों के लिए रॉयल्टी लेखापरीक्षा रिपोर्ट के विरुद्ध उठाई गई आपत्तियों की तरह हैं।	
(ज)	केओपीटी ने लाइसेंस करार के प्रावधान के अनुसार उनपर प्रोद्भूत ब्याज और लेखापरीक्षा रिपोर्ट के 5वें और 6वें वर्षों के मामले में स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा यथा प्रमाणित आन्तरिक रॉयल्टी बिल दिया है और बिल मध्यस्थ को भेजे हैं क्योंकि टीएमआईएलएल मध्यस्थ को आन्तरिक रॉयल्टी के प्रति पूर्व बिल पहले ही भेज चुका है। केओपीटी ने मध्यस्थों को 5वें और 6वें वर्ष की लेखापरीक्षा रिपोर्ट के खिलाफ टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए अन्य विवाद भी भेजे हैं। केओपीटी द्वारा उठाए गए सभी अन्य विवाद जैसे टीएमआईएलएल का एसपीवी के रूप में समावेशन, बर्थ सं. 12 में गतिविधियों से टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व के निर्धारण के लिए लेखांकन मानक एस-17 के अनुसार बर्थ सं. 12 के मामले में लेखों का पृथक्करण आदि भी केओपीटी के भविष्य के सभी वित्तीय दावों के साथ मध्यस्थ को भेजा गया था।	
(i)	इस मामले की कुल 43 बैठकें पहले ही हो चुकी हैं। केओपीटी का वकील केओपीटी की ओर से निवेदन पहले ही पूरे कर चुका है। इसी बीच, टीएमआईएलएल ने दो गवाहों के माध्यम से साक्ष्य देने के लिए शपथपत्र दाखिल किया था जिसपर केओपीटी द्वारा आपत्ति उठाई गई है। तथापि, ₹0 10,000/- (केओपीटी को भुगतान की जाने वाली) की लागत के साथ टीएमआईएलएल को दंडित करने के बाद मध्यस्थता अधिकरण ने टीएमआईएलएल द्वारा शपथपत्र दाखिल करने की अनुमति दी है। एग्जामिनेशन और गवाह का क्रास एग्जामिनेशन भी पूरा हो चुका है। वर्तमान में, टीएमआईएलएल का वकील इस मामले पर अपनी टिप्पणियां जारी रखे हुए है। सुनवाई की अगली तारीख 05-04-2014 है जब टीएमआईएलएल के वकील को उसकी बहस जारी रखनी है।	
(ii)	माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के आदेश के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा किए गए सावधि जमा राशियाँ:	
	टीएमआईएलएल ने यह प्रमाणित करते हुए एस.पी. चैटर्जी एंड कं. चार्टर्ड एकाउंटेंट्स द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र जमा किए हैं कि टीएमआईएलएल कलकत्ता में माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुसार ₹0 6,79,83,857 राशि का सावधि जमा पहले ही करवा चुका है। (केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा जमा किए गए प्रमाणपत्र की प्रति हमें अग्रेषित की है। लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र प्रमाणित करता है कि माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 5 जुलाई 2011 और अनुवर्ती आदेश दिनांक 9 दिसम्बर 2011 के अनुसार, टीएमआईएलएल ने राष्ट्रीयकृत बैंक में 31 मार्च 2013 तक ₹0 6,79,83,857/- अल्पावधि सावधि जमा किए हैं)	केओपीटी द्वारा यथा मांगे गए अपेक्षित ब्योरे उपलब्ध करवाए गए हैं।
(iii)	अन्य टिप्पणियां:	
(क)	स्वतंत्र लेखापरीक्षक, अपनी पूर्ववर्ती रिपोर्टों में, एमएचसी से इतर उपस्करों के उपयोग के लिए टीएमआईएलएल द्वारा लॉग बुक का व्यवस्थापन नहीं करना दर्शा चुका है। लाइसेंस करार के अनुसार एवं रॉयल्टी मूल्यांकन की अपेक्षाओं के अनुसार, टीएमआईएलएल से यह अपेक्षा की जाती है कि अपने उपस्कर की तैनाती और उपयोग के ब्योरे व्यवस्थित करे, स्वतंत्र लेखापरीक्षक एवं एचडीसी, केओपीटी द्वारा सलाह दिए जाने के बावजूद उन्होंने ऐसा नहीं किया है। इन परिस्थितियों के अधीन, उपस्कर सहायता/किराया के लिए पारी वार प्रभार के लिए टीएमआईएलएल का प्रस्ताव सुपरफ्लोयस है और इसकी कोई मेरिट नहीं है। टीएमआईएलएल को यह सलाह दी जाए कि उपयुक्त ढंग से स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए पिछले वर्षों हेतु उपस्कर उपयोग के ब्योरे जमा करें।	पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षक (आईए) के अनुसार, उपस्कर प्रभारों पर रॉयल्टी पर विचार किया गया है और पारी आधार पर विचार किया गया है और टीएमआईएलएल द्वारा व्यवस्थित लॉग बुक के आधार पर आईए द्वारा गणना की गई है।  उपस्कर की प्रति पारी किराया दर पे-लोडर्स, फोर्कलिफ्टों तथा अन्य हैवी अर्थ मूविंग उपस्कर के लिए जरूरी है क्योंकि ये शुष्क बल्क कार्गो के मामले में हैच फिनिशिंग, निर्यात के लिए स्टील लदाई के मामले में स्टोविंग और परियोजना/स्टील आयातों के मामले में हैच कोमिंग अथवा जरूरत के अनुसार उपयोग किए जाते हैं।  ऐसी विशेष जरूरतों के लिए पारी आधार पर प्रभार वसूली प्रचालनों का एक



		<p>अभिन्न हिस्सा है और इसलिए सुपरफ्लोयस नहीं है। केओपीटी आईए रिपोर्ट से लिए गए निम्नलिखित ब्योरो के अनुसार इसपर रॉयल्टी अर्जित कर रहा है:-</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>रॉयल्टी वर्ष</th><th>उपस्कर किराया प्रभारों से आय**</th><th>उपस्कर किराया प्रभारों पर रॉयल्टी**</th></tr><tr><td>1</td><td>29/01/10 to 28/01/11</td><td>5,46,75,899.00</td><td>57,76,508.73</td></tr><tr><td>2</td><td>29/01/11 to 28/01/12</td><td>2,79,16,600.00</td><td>29,49,388.79</td></tr><tr><td>3</td><td>29/01/12 to 28/01/13</td><td>2,49,86,199.00</td><td>25,44,789.16</td></tr></table> <p>** नोट किया जाए कि इसमें एचएमसी के लिए उपस्कर किराया प्रभार भी शामिल हैं। उपर्युक्त उपस्कर किराया प्रभारों के ब्योरो के अनुसार, एचएमसी से इतर उपस्करों से उपस्कर किराया नीचे दिया गया है:-</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>रॉयल्टी वर्ष</th><th>एचएमसी से इतर उपस्कर किराया प्रभारों से आय</th></tr><tr><td>1</td><td>29/01/10 to 28/01/11</td><td>19,85,899.00</td></tr><tr><td>2</td><td>29/01/11 to 28/01/12</td><td>30,36,600.00</td></tr><tr><td>3</td><td>29/01/12 to 28/01/13</td><td>48,66,199.00</td></tr></table> <p>अतः, प्रति पारी दर सुपरफ्लोयस नहीं है परन्तु निम्न के लिए जरूरी है</p> <p>(i) प्रचालन अपेक्षा</p> <p>(ii) ग्राहक द्वारा यथा अपेक्षित</p> <p>(iii) केओपीटी को रॉयल्टी भुगतान</p>	क्र.सं.	रॉयल्टी वर्ष	उपस्कर किराया प्रभारों से आय**	उपस्कर किराया प्रभारों पर रॉयल्टी**	1	29/01/10 to 28/01/11	5,46,75,899.00	57,76,508.73	2	29/01/11 to 28/01/12	2,79,16,600.00	29,49,388.79	3	29/01/12 to 28/01/13	2,49,86,199.00	25,44,789.16	क्र.सं.	रॉयल्टी वर्ष	एचएमसी से इतर उपस्कर किराया प्रभारों से आय	1	29/01/10 to 28/01/11	19,85,899.00	2	29/01/11 to 28/01/12	30,36,600.00	3	29/01/12 to 28/01/13	48,66,199.00
क्र.सं.	रॉयल्टी वर्ष	उपस्कर किराया प्रभारों से आय**	उपस्कर किराया प्रभारों पर रॉयल्टी**																											
1	29/01/10 to 28/01/11	5,46,75,899.00	57,76,508.73																											
2	29/01/11 to 28/01/12	2,79,16,600.00	29,49,388.79																											
3	29/01/12 to 28/01/13	2,49,86,199.00	25,44,789.16																											
क्र.सं.	रॉयल्टी वर्ष	एचएमसी से इतर उपस्कर किराया प्रभारों से आय																												
1	29/01/10 to 28/01/11	19,85,899.00																												
2	29/01/11 to 28/01/12	30,36,600.00																												
3	29/01/12 to 28/01/13	48,66,199.00																												
(ख)	“ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार” के अधीन खंड 6.1(ख) एवं (च) में “निर्यात कार्गो का डनेजिंग” और “उतराई के दौरान जेट्टी पर डनेजों के स्थापन और हटाना” शामिल है, वैसे टीएमआईएलएल खंड 10.1(13) के अधीन उनके द्वारा प्रस्तावित “स्टील कार्गो के लिए डनेजों का स्थापन और हटाना जहां कहीं ग्राहक मांग/जरूरत” के लिए प्रभारों पर स्पष्टता दे।	<p>खंड 6.1(ख) एवं (च) के अनुसार “ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार” में निम्नलिखित गतिविधियां शामिल हैं।</p> <p>(क) ‘निर्यात कार्गो का डनेजिंग’ — यह पोत के हैच के भीतर सुरक्षा, लैशिंग और डनेजिंग से संबंधित है। यह नौचालन के दौरान कार्गो की सुरक्षा सुनिश्चित करने की अपेक्षा करता है।</p> <p>(ख) ‘उतराई के दौरान जेट्टी पर डनेजों का स्थापन और हटाना’ – जब वहां उतारा गया स्टील कार्गो कार्गो को नुकसान से बचाने के लिए जेट्टी में डनेज पर उसे रखने की अपेक्षा करता है। खंड 10.1(13) स्टील कार्गो के लिए डनेजों के स्थापन और हटाना जहां कहीं मांग/जरूरत हो’ से संबंधित है – यह स्टील के आयात और निर्यात दोनों के लिए वैध है। टीएमआईएलएल को ग्राहकों की अपेक्षा के अनुसार डनेजों पर प्लॉटर पर कार्गो रखने की जरूरत है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि भंडारण के दौरान कोई नुकसान नहीं है। निर्यात के मामले में जहां कहीं स्टील कार्गो भंडारण के लिए प्राप्त किया जाता है, टीएमआईएलएल को ग्राहक की आवश्यकता के अनुसार प्लॉट/वेअरहाउस पर डनेजों पर रखने की जरूरत है। आयात स्टील की डिलीवरी के दौरान, डेज उपलब्ध करवाने की आवश्यकता है। तथापि, यह गतिविधि खंड 6.1(क) और (च) में उल्लिखित गतिविधि से पूरी तरह भिन्न है।</p>																												
(ग)	इसी तरह, “प्लॉट में बल्क कार्गो का हाइ हिपिंग” के लिए प्रभार प्रस्तावित करने के मद्देनजर [जैसाकि खंड 10.1(15) के अधीन दिया गया है, खंड 7.6 के अधीन प्रावधान किए जाने चाहिए, क्योंकि खंड 10.1(15) के अधीन प्रशुल्क टीएमआईएलएल द्वारा स्वतः प्रस्तावित किया गया है।	<p>खंड 10.1(15) के अधीन, टीएमआईएलएल ने ‘प्लॉट पर बल्क कार्गो की हाइ हिपिंग’ हटाने का प्रस्ताव किया है। तथापि, यह 7.6 के अधीन उल्लिखित किया गया है:</p> <p>‘7.6. जहां कहीं प्लॉट पर निर्यात लौह अयस्क/लौह अयस्क गुट्टिकाओं की प्राप्ति के समय हाइ हिपिंग की जरूरत होती है, इसे एकमुश्त स्टेकिंग प्रभारों में शामिल किया गया है (पहले इसे विविध प्रभार शीर्ष के अधीन अलग से प्रभार्य था जो रु 24.24/टन था)। तथापि, यदि कार्गो हाई हिपिंग की प्राप्ति और स्टेकिंग के बाद ऐसा किया जाता है तो अतिरिक्त रि-स्टेकिंग प्रभार वसूल किए जाएंगे।’</p> <p>इसलिए, टीएमआईएलएल ने प्रस्ताव किया है कि यदि अतिरिक्त रि-स्टेकिंग के ग्राहक से अपेक्षा होती है तो यही सेवा उपलब्ध करवाई जाएगी और जरूरी प्रभार वसूल किए जाएंगे। इसलिए, यह खंड टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रस्तावित रहेगा।</p>																												
(घ)	खंड 9 के अधीन टिप्पणी (ii) के दोनों अनुच्छेदों में, शर्त केओपीटी को	टीएमआईएलएल खंड 9 के अधीन खंड की टिप्पणी (ii) से ‘केओपीटी’ शब्द																												

	हटाया जाना चाहिए।	हटाने को सहमत है।																									
(ड)	<p>टीएमआईएलएल ने भी अस्थायी तौर पर भुगतान की गई रॉयल्टी, स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा मूल्यांकित रॉयल्टी और व्यय रूप में लेखापरीक्षित लेखों में प्रभारित समाधान विवरण प्रस्तुत किया है। उक्त विवरण के अनुसार, स्वतंत्र लेखापरीक्षक ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के तीन वित्तीय वर्षों के लिए रु0 8.93 करोड़ (लगभग) की रॉयल्टी निर्धारित की है जबकि टीएमआईएलएल ने व्यय रूप में लेखों में रॉयल्टी रूप में रु0 9.246 करोड़ प्रभारित किए हैं। टीएमआईएलएल ने दर्शाया है कि उन्होंने उक्त अवधि के लिए केओपीटी को रु0 7.889 करोड़ रॉयल्टी का वास्तव में भुगतान किया है। जैसाकि दिखाई दे रहा है, टीएमआईएलएल अपने लेखों में व्यय रूप में स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा निर्धारित रॉयल्टी वसूल करने की अपनी कार्यपद्धति को जारी रखे हुए है परन्तु यह केओपीटी को भुगतान नहीं कर रहा है, जोकि अस्वीकार्य है। तथापि, स्वतंत्र लेखाकार द्वारा निर्धारित रॉयल्टी में अन्तर का कारण और लेखों में प्रभारित रॉयल्टी स्पष्ट नहीं है। टीएमआईएलएल को यह सलाह दी जाती है कि वह इसे स्पष्ट करे।</p> <p>(केओपीटी ने इस संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा जमा किए गए पत्र की प्रति भेजी है। जैसाकि केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए पत्र से देखा जा सकता है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के रॉयल्टी भुगतान के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>कुल</th></tr><tr><td>दरमान के अनुसार स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा मूल्यांकित रॉयल्टी (टिप्पणी 2)</td><td>276.12</td><td>217.40</td><td>288.18 (Note 1)</td><td>781.70</td></tr><tr><td>संभव के अनुसार स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा मूल्यांकित रॉयल्टी (ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण) (टिप्पणी 2)</td><td>34.11</td><td>31.25</td><td>46.75</td><td>112.11</td></tr><tr><td>वित्तीय वर्ष 2011 से 2013 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान की गई रॉयल्टी (क). 2,65,92,859/- (ख). 2,29,41,754/- (ग). 2,93,63,506/-</td><td></td><td></td><td></td><td>788.98</td></tr><tr><td>टीएमआईएलएल बही खातों में व्ययों के रूप में प्रभारित रॉयल्टी</td><td>326.85</td><td>253.66</td><td>344.13</td><td>924.64</td></tr></table> <p><b>टिप्पणी:</b></p> <p>1. 29 जनवरी, 2013 तक की अवधि के लिए पूर्ण रॉयल्टी लेखापरीक्षा। फरवरी और मार्च 2013 आंकड़े टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान की गई अस्थायी रॉयल्टी के अनुसार परिकलित किए गए हैं।</p> <p>2. रॉयल्टी लेखापरीक्षा अवधि के लिए कवरेज 29 जनवरी से तत्संबंधी वित्तीय वर्ष के 28 जनवरी तक की अवधि के लिए है जबकि वित्तीय वर्ष अप्रैल से मार्च है। इसलिए, वित्तीय वर्ष आधार पर गणना पर पहुंचने के लिए, स्वतंत्र लेखापरीक्षक रॉयल्टी रिपोर्ट को तदनुसार समायोजित किया गया है।</p> <p>3. कम्पनी अपने बही खातों में रॉयल्टी का प्रावधान प्रत्येक वर्ष में रखती है, स्वतंत्र लेखापरीक्षक की अंतिम रिपोर्ट की प्राप्ति पर तदनुसार समायोजित करे।</p>	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	कुल	दरमान के अनुसार स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा मूल्यांकित रॉयल्टी (टिप्पणी 2)	276.12	217.40	288.18 (Note 1)	781.70	संभव के अनुसार स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा मूल्यांकित रॉयल्टी (ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण) (टिप्पणी 2)	34.11	31.25	46.75	112.11	वित्तीय वर्ष 2011 से 2013 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान की गई रॉयल्टी (क). 2,65,92,859/- (ख). 2,29,41,754/- (ग). 2,93,63,506/-				788.98	टीएमआईएलएल बही खातों में व्ययों के रूप में प्रभारित रॉयल्टी	326.85	253.66	344.13	924.64	<p>चूंकि ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण पर रॉयल्टी की अनुप्रयोज्यता मध्यस्थता अवस्था में है, इसलिए वित्तीय वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक पिछले तीन वर्षों में रु0 1.12 करोड़ राशि के ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण पर रॉयल्टी का प्रावधान रखा गया है। आईए द्वारा निर्धारित और लेखों में प्रभारित रॉयल्टी एकसमान होनी चाहिए परन्तु चूंकि रॉयल्टी रिपोर्ट सामान्य तौर पर वित्तीय वर्ष के बन्द होने के बाद जमा की जाती है, इसलिए रु0 30 लाख (लगभग) का अधिक प्रावधान किया गया है।</p>
विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	कुल																							
दरमान के अनुसार स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा मूल्यांकित रॉयल्टी (टिप्पणी 2)	276.12	217.40	288.18 (Note 1)	781.70																							
संभव के अनुसार स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा मूल्यांकित रॉयल्टी (ऑनबोर्ड पर्यवेक्षण) (टिप्पणी 2)	34.11	31.25	46.75	112.11																							
वित्तीय वर्ष 2011 से 2013 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान की गई रॉयल्टी (क). 2,65,92,859/- (ख). 2,29,41,754/- (ग). 2,93,63,506/-				788.98																							
टीएमआईएलएल बही खातों में व्ययों के रूप में प्रभारित रॉयल्टी	326.85	253.66	344.13	924.64																							

9. इसी बीच, इस प्राधिकरण द्वारा दाखिल आवेदन के आधार पर, माननीय न्यायालय ने 28 फरवरी, 2014 से तीन माह आगे की अवधि के लिए अप्रैल 2013 से मार्च 2016 तक की अवधि के लिए टीएमआईएलएल पर लागू दर अनुसूची को अंतिम रूप देने के लिए समय विस्तार किया है।

10. हमारे अनुरोध पर, टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 21 मार्च, 2014 द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बर्थ सं. 12 से संबंधित अचल परिसंपत्ति अनुसूची, वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए देय पट्टा किराये का समाधान अग्रेषित किया है।

11. इस मामले से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) टीएमआईएलएल का दरमान पिछली बार आदेश दिनांक 25 मार्च, 2011 द्वारा संशोधित किया गया था। उक्त प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल के तत्समय मौजूद प्रशुल्क में 32.29 प्रतिशत की कटौती की थी। मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा करने के लिए

टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए आवेदन के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 11 अक्टूबर, 2011 द्वारा टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन का निपटान किया था। अक्टूबर 2011 के आदेश से मार्च 2008 में निर्धारित टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में 17.87 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड कटौती की थी, मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में 32.29 प्रतिशत पर आदेशित पूर्ववर्ती कटौती से तुलना करने पर और मोबाइल हारबर क्रेन के लिए प्रभार रु. 24 प्रति मी. की पहले अनुमोदित दर से रु0 35.30 प्रति मी.ट. की गई थी।

जैसाकि आदेश के पूर्ववर्ती भाग में बताया गया है, टीएमआईएलएल ने माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में मार्च तथा अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेशों को चुनौती है। माननीय उच्च न्यायालय ने आदेशों के प्रचालन पर रोक लगा दी है और याचिकाकर्ताओं को निदेश दिया है कि वे 2008 की पुरानी दरों पर वसूली करें और पुरानी दरों तथा नई दरों के बीच के अन्तर को किसी राष्ट्रीयकृत बैंक में प्रतिमाह अल्पावधि सावधि जमा करें और इसके बारे में प्राधिकरण को नियमित रूप से बताएं। रिट याचिका का निपटान माननीय न्यायालय द्वारा अभी किया जाना है। इसी बीच, टीएमआईएलएल ने अक्टूबर 2013 में माननीय न्यायालय में एक और रिट याचिका दाखिल की जिसमें उसके द्वारा जून 2012 में दाखिल प्रस्ताव के आधार पर 1 अप्रैल, 2013 से 31 मार्च, 2016 तक टीएमआईएलएल के लिए नया दरमान निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, पक्षों की ओर से किए गए निवेदन पर विचार करने के बाद 20 नवम्बर, 2013 को माननीय न्यायालय ने याचिका का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण को उसके उत्तम निर्णय से और बिना पिछली याचिकाओं से प्रभावित हुए अप्रैल 2013 से मार्च 2016 अवधि के लिए टीएमआईएलएल हेतु नए दरमान निर्धारित करने का निदेश दिया था।

टीएमआईएलएल ने अपने निवेदनों में कहा है कि माननीय उच्च न्यायालय ने टीएमआईएलएल को यह अनुमति दी है कि टीएमपी आदेश टीएमपी/55/2007 अथवा अन्य दर जो ठीक सही समझी जाए के अनुसार पुरानी दर वसूल करने के लिए टीएमआईएलएल को अनुमति दी है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि टीएमआईएलएल ने माननीय न्यायालय के आदेश के केवल एक हिस्से के बारे में बताया है। माननीय न्यायालय के आदेश का सम्पूर्ण प्रचालन भाग इस प्रशुल्क आदेश के पूर्ववर्ती हिस्से में दिया गया है।

तदनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के निर्धारण की कार्यवाही को इस प्राधिकरण के उत्तम निर्णय में लिया गया है और माननीय उच्च न्यायालय द्वारा यथा निदेश, माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल की गई पिछली रिट याचिकाओं के लंबित होने से प्रभावित नहीं हुआ है।

- (ii) हमारे अनुरोध पर, टीएमआईएलएल ने दिसम्बर 2013 में जून 2012 में दाखिल किए गए अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को अद्यतन करते हुए अप्रैल 2013 से मार्च 2016 तक की अवधि के लिए अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। इस अद्यतन किए गए प्रस्ताव पर प्रासंगिक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से विचार-विमर्श किया गया था। उसके बाद, जनवरी 2014 में, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब देते समय, टीएमआईएलएल ने दिसम्बर 2013 के अपने प्रस्ताव के लागत विवरण हिस्से में कुछ मामूली बदलाव किए थे। टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 31 जनवरी, 2014 के कवर में प्रेषित संशोधित लागत विवरण इस मामले की कार्यवाही के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के साथ इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विचार किया गया था।

- (iii) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन न्यासों तथा निजी टर्मिनलों के वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करे।

टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों पर विश्वास किया था। इस प्रकार, यह जरूरी है कि उक्त वर्षों के वास्तविकताओं के सांि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानों की तुलना करना जरूरी है। उक्त प्रयोजन के लिए, मार्च/अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेशों में यथा शामिल 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों को लेखा में लिया जाना है।

जैसाकि इस मामले से संबंधित वास्तविक स्थिति में बताया गया है, मार्च और अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश के प्रचालन पर माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए स्टे की वजह से, और मामला न्यायाधीन होने की वजह से, यह विचार करना संभव नहीं पाया गया था कि 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के लिए पूर्व अवधि विश्लेषण के प्रयोजन के लिए उक्त आदेश में शामिल अनुमानों पर विचार किया जाए और जिसके बिना, भविष्य चक्र 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जा सकेगा और इसलिए, जून 2012 में प्रेषित टीएमआईएलएल के प्रस्ताव पर उस समय कार्यवाही नहीं की जा सकी थी।

तथापि, इस स्थिति के आधार पर कि इस प्राधिकरण को अब माननीय उच्च न्यायालय द्वारा निदेश दिया गया है कि टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल की गई पिछली रिट याचिकाओं के लंबित रहने से प्रभावित हुए बिना वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल का प्रशुल्क निर्धारित किया जाए, मार्च और अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में यथा सुविचारित वर्ष 2010-11 से 2012-14 के अनुमानों को, 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में शामिल नीति निर्धारण के अनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए टीएमआईएलएल के पिछले निष्पादन का मूल्यांकन करने के लिए कार्यवाही करने हेतु लेखा में लिया गया है, भले ही मार्च तथा अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेशों पर माननीय उच्च न्यायालय द्वारा स्टे देते समय कुछ भी कहा गया हो। टीएमआईएलएल ने बताया है कि इसने 'मौजूदा दरें' रूप में मार्च 2008 में अनुमोदित दरों पर विचार किया है। इस संबंध में, इसे ध्यान में रखना होगा कि अक्टूबर 2011 में निर्धारित प्रशुल्क ही माननीय उच्च न्यायालय द्वारा स्टे किए गए हैं। अक्टूबर 2011 प्रशुल्क आदेश को माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दरकिनार नहीं किया गया है। वास्तव में, जैसाकि केओपीटी द्वारा सही देखा गया है, मार्च 2008 (उच्चतर) दरें और अक्टूबर 2011 (कमतर) दरों के बीच अन्तर टीएमआईएलएल द्वारा सावधि जमा में जमा किए जाने की आवश्यकता है। इस प्राधिकरण को अक्टूबर 2011/मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में शामिल अनुमानों पर विचार करने से नहीं रोका गया है। मार्च/अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुमानों वाले भाग पर विचार किया गया है और तदनुसारी वर्षों के लिए वास्तविकताओं के संदर्भ में तुलना की गई है, ताकि टीएमआईएलएल के पिछले निष्पादन का मूल्यांकन किया जा सके।

- (iv) जैसाकि पिछले अवसरों पर किया गया है, केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि टीएमआईएलएल के लेखापरीक्षित पृथक्कृत लेखों का सत्यापन करे और उस पर अपनी टिप्पणियां भेजे। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, केओपीटी ने टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं। केओपीटी ने बर्थ सं. 12 के मामले में लेखों के पृथक्करण, एसपीवी के रूप में टीएमआईएलएल के समावेशन से संबंधित मामले का

उल्लेख करने के बारे में उल्लेख किया है, मध्यस्थता जारी है। इस संबंध में, यह स्वीकार करना होगा कि पृथक्कृत लेख तैयार किए जाने की जरूरत है क्योंकि उसके द्वारा तैयार किए गए खातों और लाइसेंसशुदा परिसरों के अलावा कई अन्य क्षेत्रों में लाइसेंसी प्रचालन करता है। बीओपीटी मामलों की मूल आवश्यकता है कि लाइसेंस करार के अधीन अपनी बाध्यताओं के निर्वहन के लिए विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) बनाया जाए। यह सुनिश्चित करना भूस्वामी पत्तन पर है कि ऐसे एसपीवी तैयार किए जाएं और ऐसे पृथक् सृजित मालिक के साथ लाइसेंस करार किया जाए। हमें ज्ञात कारणों से, केओपीटी इस स्थापित प्रक्रिया का अनुसरण करने के लिए दिखाई नहीं दिया था। केओपीटी के लिए यह जरूरी होगा कि ऐसे एसपीवी को सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त कदम उठाए। पृथक् एसपीवी वाले अपने लाइसेंस को सुनिश्चित किए जाने और पृथक् खाते व्यवस्थित किए जाने तक, पृथक्कृत लेखों को प्रमाणित करना केओपीटी पर निर्भर करता है। हमारा अनुमान है कि केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत पृथक्कृत खातों पर कोई गंभीर आपत्ति नहीं उठाई है, अथवा, इसे टीएमआईएलएल प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजने के समय इस स्थिति के बारे में बताना चाहिए। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों पर विश्वास करते हुए, इस प्राधिकरण को टीएमआईएलएल द्वारा जमा किए गए पृथक्कृत खातों का समर्थन करने से नहीं रोका जा सकता।

(v) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान टीएमआईएलएल के निष्पादन का विश्लेषण नीचे दिया गया है:-

(क) जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने अपने अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से लागू किए जाने के लिए तत्समय प्रचलित प्रशुल्क में 17.87 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड कटौती की थी। तथापि, माननीय न्यायालय के निर्णय के अनुसार, टीएमआईएलएल मार्च 2008 में निर्धारित प्रशुल्क वसूल करना और 2008 प्रशुल्क और 2011 प्रशुल्क के बीच के अन्तर को सावधि जमा में जमा करना जारी रखे हुए है। इस प्रकार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए टीएमआईएलएल के पृथक्कृत लेखों में निर्दिष्ट आय प्रशुल्क के 2008 स्तर के आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा संग्रहीत आय दर्शाता है। चूंकि इस प्राधिकरण को टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल की गई पिछली रिट याचिकाओं के लंबित होने से प्रभावित हुए बिना प्रशुल्क निर्धारित करना है, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के मद्देनजर, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आय को अक्टूबर 2011 में अनुमोदित प्रशुल्क के कम किए गए स्तर के आधार पर लेखा में लिया जाना है। इस स्थिति के मद्देनजर, टीएमआईएलएल से अक्टूबर 2012 के आदेश द्वारा टीएमआईएलएल के लिए अनुमोदित दरों के आधार पर तैयार आय/लागत विवरणों के वैकल्पिक सैट भेजने का अनुरोध किया गया था। तथापि, इस आधार पर कि टीएमआईएलएल ने अक्टूबर 2011 के आदेश को स्वीकार नहीं किया है और कि उक्त आदेश में अनुमोदित दरें टीएमआईएलएल द्वारा वसूल नहीं की जा रही हैं, टीएमआईएलएल ने आय/लागत विवरण का वैकल्पिक सैट नहीं भेजा है, जैसाकि हमारे द्वारा अनुरोध किया गया है। इस स्थिति के मद्देनजर, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए टीएमआईएलएल के पिछले निष्पादन के मूल्यांकन की कार्यवाही इस प्राधिकरण के अभिलेखों में उपलब्ध सूचना के आधार पर की गई है।

(ख) माननीय न्यायालय के निदेश के अनुपालन में, टीएमआईएलएल (2008 प्रशुल्क के आधार पर) द्वारा संग्रहीत राशि और 2011 प्रशुल्क के आधारपर आय की राशि के बीच अन्तर के लिए 24 जून 2011 से प्रत्येक माह इसके द्वारा सृजित किए जा रहे सावधि जमाराशियों के ब्योरों के बारे में हमें समय-समय पर सूचित किया जा रहा है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित सावधि जमाराशियों के ब्योरों के आधार पर वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अन्तर आय क्रमशः रु 371.08 लाख और रु 308.75 लाख परिगणित होता है। सावधि जमा की यह राशि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के पृथक्कृत वार्षिक लेखों में दर्शाई गई प्रचालन आय से क्रमशः घटाया गया है, ताकि अक्टूबर 2011 में अनुमोदित प्रशुल्क के कम किए गए स्तर के आधार पर आय पर पहुंचा जा सके।

चूंकि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही निजी प्रचालक द्वारा अपने विवेक से स्वीकृत छूट/रियायतों को स्वीकार नहीं करती है, इसलिए टीएमआईएलएल से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा स्वीकृत रियायतों और छूटों, यदि कोई हों, के ब्योरे भेजने के लिए विशेष अनुरोध किया गया था। हालांकि टीएमआईएलएल ने प्रश्न का जवाब दिया था परन्तु इसने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान कोई छूट/रियायतें देने से स्पष्ट रूप से इंकार कर दिया था। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि पिछले प्रशुल्क चक्र में टीएमआईएलएल द्वारा छूट/रियायतें स्वीकृत की गई हैं, यह अनुमान लगाना सही नहीं होगा कि टीएमआईएलएल को वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान छूट/रियायतें आफर करनी चाहिए थीं।

तथापि, चूंकि टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विभिन्न गतिविधियों से वसूली-योग्य प्रचालन आय की गणना के संबंध में विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी गई हैं, यह संभव नहीं पाया गया है कि अक्टूबर 2011 में अनुमोदित दरों के आधार पर प्रचालन आय निर्धारित की जाए, ताकि रियायतों/छूटों के प्रभाव को स्वीकार नहीं किया जा सके। इस स्थिति के मद्देनजर, पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा निर्धारित प्रचालन आय के 15 प्रतिशत तक रियायतों/छूटों की राशि पर विचार करना अनुपयुक्त नहीं होगा। यदि टीएमआईएलएल का यह मत है कि सुविचारित रियायतों/छूटों की मात्रा अधिक है तो टीएमआईएलएल इस प्राधिकरण के पास जा सकता है और इस विश्लेषण में सुविचारित रियायतों तथा छूटों से संबंधित घटक की मात्रा की समीक्षा करने की सीमा तक सीमित करने के लिए कह सकता है।

इसके अलावा, वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच कई तरह की तुलना करनी होगी, आदेश दिनांक 25 मार्च से 31 मार्च 2013 के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से अवधि के लिए अनुमानित आय प्रभावित कटौती दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

(ग) टीएमआईएलएल ने तदनुसारी वर्षों के दौरान 1251502 मी.ट. प्रत्येक के अनुमानित कार्गो यातायात के स्थान पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान क्रमशः 1193775 मी.ट., 850112 मी.ट. और 727870 मी.ट. का कार्गो यातायात वास्तव में प्रहस्तित किया है। इस प्रकार, 3754506 के अनुमानित कुल कार्गो यातायात के स्थान पर, टीएमआईएलएल ने वास्तव में 2771757 मी.ट. कार्गो प्रहस्तित किया है। वास्तव में प्रहस्तित कार्गो यातायात में कटौती लगभग 26.18 प्रतिशत परिगणित होती है।

(घ) जैसाकि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के पृथक्कृत लेखों से देखा जा सकता है, टीएमआईएलएल ने आगे अपेक्षित नहीं देयताओं को वापिस ले लिया है और 'अन्य आय' शीर्ष के अधीन 'विविध आय' और 'सावधि जमाराशियों पर ब्याज' के लिए लेखांकित किया है।

टीएमआईएलएल ने तत्संबंधी वर्षों के लिए लागत विवरण से अन्य आय को अलग किया है। पिछले विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, सावधि जमाराशियों पर टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित ब्याज आय को महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के अन्य प्रशुल्क मामलों के संबंध में अंगीकृत एकसमान दृष्टिकोण के अनुसार लेखा में नहीं लिया गया है। चूंकि व्ययों के प्रावधान को व्यय की मद के रूप में नहीं माना गया है, वापिस जोड़ने के प्रावधान की राशि भी आय की मद के रूप में नहीं मानी गई है। इस प्रकार, वित्त एवं विविध आय में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पृथक्कृत लेखों में यथा निर्दिष्ट रु 0.04 लाख, रु 150.02 लाख और रु 0.05 लाख विविध आय शीर्ष से आय में शामिल है।

- (ड). वर्ष 2011-12 और 2012-13 के पृथक्कृत लेखे क्रमशः रु 16.85 लाख और रु 26.16 लाख के संदेहपूर्ण ऋणों के प्रावधान दर्शाता है। उक्त व्ययों को महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के अन्य प्रशुल्क मामलों में एकसमान रूप से अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार अलग रखा गया है।

- (च). टीएमआईएलएल को केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधित प्रभारों पर लाइसेंसदाता पत्तन केओपीटी को राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान करना होगा। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पृथक्कृत लेखें राजस्व हिस्सेदारी के रूप में क्रमशः रु 326.85 लाख, रु 253.66 लाख और रु 344.13 लाख की राशि दर्शाते हैं। केओपीटी के साथ-साथ टीएमआईएलएल ने केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी की मात्रा के संबंध में प्रचलित विवाद के बारे में बताया है। केओपीटी द्वारा हमें अग्रेषित टीएमआईएलएल के पत्र के आधार पर, यह देखा गया है कि स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा मूल्यांकित राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु 310.23 लाख, रु 248.65 लाख और रु 334.93 लाख है, जबकि टीएमआईएलएल ने क्रमशः 265.93 लाख, रु 229.42 लाख और रु 293.64 लाख का राजस्व हिस्सेदारी भुगतान किया देखा गया है। इसलिए, अन्तर राशि क्रमशः रु 44.30 लाख, रु 19.23 लाख और रु 41.29 लाख को विवादित राशि के रूप में माना गया है। 2011 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछली समीक्षा के दौरान अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, केवल अविवादित राजस्व हिस्सेदारी राशि को ही प्रशुल्क निर्धारण में स्वीकार किया गया है। इसलिए, टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान की गई वास्तविक राजस्व हिस्सेदारी उपयुक्त मंच के समक्ष विरोधी पक्षों के दावों पर गए बिना सुविचारित किया गया है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार, राजस्व हिस्सेदारी का पास-थ्रू केओपीटी के तत्समय प्रचलित दरमान के अनुसार कार्गो संबंधित प्रभारों के 8.126 प्रतिशत की सीमा तक टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण में स्वीकार किया गया था। दूसरे शब्दों में, टीएमआईएलएल द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी (अर्थात् 10.565 प्रतिशत) का 76.91 प्रतिशत ही अधिकतम पास-थ्रू हो सकता है जो प्रशुल्क कार्यवाही में सुविचारित किया जा सकता है। इसलिए, भुगतान की गई राजस्व हिस्सेदारी का 76.91 प्रतिशत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पिछले विश्लेषण में पास-थ्रू के रूप में सुविचारित किया गया है।

- (छ). टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित पृथक्कृत लेखे टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को भुगतान किए गए पट्टा किरायों को स्पष्ट रूप से प्रकट नहीं करते हैं, क्योंकि पृथक्कृत लेखे प्लॉट किराये के साथ स्थिति दर्शाते हैं। केओपीटी द्वारा की गई किसी विपरीत टिप्पणियों के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अपने लागत विवरण में यथा दिए गए पट्टा किराये पिछली अवधि के विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

- (ज). तत्संबंधी वर्षों के लिए पृथक्कृत लेखों की तुलना में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए लागत विवरण में टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित मूल्यहास की राशि में अन्तर है। दूसरे शब्दों में, लागत विवरण में मूल्यहास की कम राशि पर विचार किया गया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने अपने लागत विवरण में बर्थ सं. 12 से इतर बर्थ से संबंधित परिसंपत्तियों के मामले में मूल्यहास को अलग रखा है। इसके अलावा, अपनी पिछली समीक्षा के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कारणों के आधार पर कि चूंकि इसने केओपीटी की भूमि का इस्तेमाल करने का अधिकार प्राप्त कर लिया है, इसने सम्पूर्ण पट्टा किरायों को पूंजीकृत किया है और इसे पृथक्कृत लेखों में परिसंपत्ति के रूप में दर्शाया है। अतः, यह प्रासंगिक वर्ष के लिए देय पट्टा किराया वसूल कर रहा है और इसे पृथक्कृत लेखों में मूल्यहास के रूप में दर्शा रहा है। तथापि, लागत विवरण में, इसने पट्टा किरायों के शीर्ष के अधीन पट्टा किरायों पर विचार किया है और कम स्तर पर मूल्यहास दर्शाया है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति को लेखा में लिया गया है।

- (झ). जैसाकि ऊपर बताया गया है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पृथक्कृत लेखों के हिस्से अचल परिसंपत्ति अनुसूची में बर्थ सं. 12 से इतर बर्थ से संबंधित परिसंपत्तियां और पूंजीकृत पट्टा किराये भी शामिल हैं। टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड के मूल्य पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (ञ). कार्य पूंजी से संबंधित स्थिति नीचे दी गई है:-

- (i). विविध देनदारियां लेखा में नहीं ली गई हैं, क्योंकि इसे टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन में चालू परिसंपत्तियों के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया गया था। तथापि, तत्संबंधी लाइसेंसदाता पत्तन को लाइसेंस करार के अनुसार निजी प्रचालकों द्वारा किए गए पूर्व-भुगतानों और अग्रिम को उस सीमा तक विविध देनदारियों के लिए सीमित किया गया है जो वे सितम्बर 2008 के संयुक्त आदेश के आधार पर पास थ्रू के रूप में अन्यथा स्वीकार्य थे।

टीएमआईएलएल को आबंटित भूमि के लिए प्रतिभूति जमा का भुगतान लाइसेंसदाता पत्तन केओपीटी के दरमान द्वारा शासित हैं। प्रासंगिक समय पर हल्दिया में केओपीटी के लिए तत्समय मौजूदा किराया अनुसूची की टिप्पणी 9 के अनुसार, किराया/लाइसेंस शुल्क के भुगतान के लिए प्रतिभूति सभी प्रकार के आबंटनों के लिए 12 माह किराये/लाइसेंस शुल्क पर वसूल किया जाएगा। 14000 वर्ग मी. के प्रारंभिक आबंटन और 54000 वर्ग मी. और 9000 वर्ग मी. भूमि के अनुवर्ती आबंटन के समय लागू लाइसेंस शुल्क की दर के आधार पर, 12 महीनों की अवधि के लिए प्रतिभूति जमाराशि रु 141.61 लाख

परिगणित होती है। संयोगवश, यह राशि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान सुविचारित की गई थी। इसे विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के समय, अब भी टीएमआईएलएल ने इसके द्वारा सुविचारित बिजली आपूर्ति के लिए प्रतिभूति जमाराशि के संदर्भ में कोई ब्योरे नहीं भेजे हैं। अतः, पिछली समीक्षा में किए गए संव्यवहार के अनुसार, बिजली आपूर्ति के लिए प्रतिभूति जमा विश्लेषण में सुविचारित नहीं की गई है।

- (ii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश ने वस्तुसूची की मदों के मामले में ईंधनों के अलावा भंडारों के छाही औसत उपभोग की सीमा निर्धारित की है। टीएमआईएलएल ने वस्तुसूची के रूप में मरम्मतों और अनुरक्षण के 50 प्रतिशत पर विचार किया है, जैसा पिछली समीक्षा के दौरान सुविचारित किया गया था। उसी प्रकार, मरम्मतों तथा अनुरक्षण का 50 प्रतिशत वस्तुसूची रूप में सुविचारित किया गया है।
- (iii) शेष रोकड़ उपरिव्ययों सहित एक माह के प्रचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है, जैसा टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान किया गया था।
- (iv) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मौजूदा देयताएं भेजी हैं। लेखापरीक्षित पृथक्कृत लेखों में निर्दिष्ट मौजूदा देयताएं बर्थ सं. 12 के संदर्भ में नहीं सम्पूर्ण हल्दिया प्रभाग के लिए है। इसलिए, पृथक्कृत लेखों में यथा दिए गए हल्दिया प्रभाग के मौजूदा परिसंपत्तियों के लिए हल्दिया प्रभाग की मौजूदा देयताओं का अनुपात आधार रूप में लिया गया है और पहुंच के आधार पर परिकलित मौजूदा परिसंपत्तियों के आंकड़ों पर लागू किया गया है जैसा मौजूदा देयता की गणना करने के लिए विश्लेषण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए पहुंच के आधार पर परिकलित मौजूदा परिसंपत्तियों के आंकड़ों पर लागू किया गया है।
- (v) वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए कार्य पूंजी क्रमशः ₹ 112.10 लाख और ₹ 35.18 लाख परिगणित होती है। वर्ष 2012-13 में, चूंकि मौजूदा देयताएं चालू परिसंपत्तियों की अपेक्षा अधिक पाई गई हैं, इसलिए कार्य पूंजी परिणाम नकारात्मक आंकड़ों में हैं। अतः, कार्य पूंजी वर्ष 2012-13 के लिए शून्य मानी गई है। इस प्रकार, नियोजित पूंजी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए ₹ 3835.69 लाख, ₹ 3510.63 लाख और ₹ 3196.68 लाख परिगणित होती है।
- (त) अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत स्वीकृत किया गया था। यही स्थिति उक्त वर्षों के लिए वास्तविक नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए बनाए रखी गई है।
- (vi) (क) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए टीएमआईएलएल के निष्पादन का विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण अनुबंध-1 रूप में संलग्न किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹ लाखों में)

विवरण	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पिछले आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों का जोड़	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविकताओं के जोड़	% अन्तर
यातायात (मी.ट. में)	3754506	2771757	-26.18%
प्रचालन आय	8742.05 *	8177.75	-6.45%
कुल व्यय (मूल्यहास अतिरिक्त)	7200.27	7182.22	-0.25%

\* प्रचालन आय अनुमान टीएमआईएलएल के तत्समय मौजूदा दरों में 17.87 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड कटौती दर्शाने के लिए समायोजित किए गए हैं।

नियोजित पूंजी पर टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ के संबंध में ब्योरे नीचे तालिका में दिए गए हैं:-

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	औसत
टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष (घाटा)	893.87	-205.99	410.08	365.99
वास्तविक नियोजित पूंजी	3835.69	3510.63	3196.68	3514.33
16 प्रतिशत की योग्य दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	613.71	561.70	511.47	562.29
नियोजित पूंजी पर वास्तविक प्रतिलाभ	23.30%	-5.87%	12.83%	10.41%

- (ख) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा + अथवा-20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता दर्शाता है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/हानि का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा।

जैसाकि उपर्युक्त तालिकाओं से देखा जा सकता है, वास्तविक भौतिक निष्पादन (-) 20 प्रतिशत से अधिक देखा गया है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 के लिए यातायात जो मुख्य रूप से लौह अयस्क निर्यात है और विभिन्न सरकारी नीतियों की वजह से लौह अयस्क निर्यात वर्ष 2011-12 से कम हुआ है। वित्तीय निष्पादन के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने 16 प्रतिशत वार्षिक का पात्र प्रतिलाभ अर्जित नहीं किया है। यदि 16 प्रतिशत का पात्र प्रतिलाभ अनुमान स्तर पर सुविचारित किया जाता है और 10.41 प्रतिशत के वास्तविक प्रतिलाभ से तुलना की जाती है तो इस वित्तीय निष्पादन में भिन्नता लगभग (-) 35 प्रतिशत परिगणित होती है। इसलिए, खंड 2.13 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार, टीएमआईएलएल के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2010-11 से 2012-13 से संबंधित पिछले घाटे के 50 प्रतिशत समायोजन का मामला है।

(ग) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अधिशेष/घाटा स्थिति का सार नीचे दिया गया है:-

(रु० लाखों में)

Years	Amount
2010-11	280.16
2011-12	-767.69
2012-13	-101.39
	<b>-588.91</b>
<b>50% भविष्य प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा</b>	<b>-294.46</b>

(घ) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पिछला अधिशेष/घाटा भावी प्रभाव से समायोजित किया जाना है। चूंकि वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए पिछले घाटे से संबंधित समायोजन वर्ष 2014-15 से ही किया जा सकता है।

(ङ) इसके अलावा, जैसाकि अक्टूबर 2011 के टीएमआईएलएल के समीक्षा आदेश में उल्लेख किया गया है, यह याद किया जाए कि स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष और वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए मूल्यांकित स्वीकार्य लागत रु० 459.62 लाख प्रशुल्क चक्र 2013-14 से 2015-16 के दौरान समायोजित करने के लिए शेष रह जाएगा।

(vii) यह याद किया जाए कि अक्टूबर 2011 में टीएमआईएलएल का समीक्षा आदेश, रु० 2352.43 लाख की राशि स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष और 2002-03 से सितम्बर 2007 तक की अवधि के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ मूल्यांकित किया गया था। टीएमआईएलएल द्वारा उक्त राशि संबद्ध पक्षों को वापिस की जानी है, परन्तु टीएमआईएलएल की रिट अपीलों के परिणाम और माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित इस प्राधिकरण के प्रति आपत्ति के अधीन।

(viii) बर्थ सं. 12 पर कार्गो प्रोफाइल में लौह अयस्क, चूनापत्थर/पाइरोक्सीनाइट/क्लिंगर, स्टील, चीनी, लकड़ी के लट्टे, उर्वरक और परियोजना कार्गो शामिल है। वर्ष 2010-11 के दौरान प्रहस्तित 1193775 मी.ट. के वास्तविक यातायात के स्थान पर, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 के दौरान 765000 मी.ट. और वर्ष 2014-15 से 2015-16 के दौरान 915000 मी.ट. प्रत्येक पर, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान प्रहस्तित यातायात के कम किए गए स्तर के आधार पर यातायात का अनुमान लगाया है।

जैसाकि हमारे पूर्ववर्ती अनुच्छेद में बताया गया है, टीएमआईएलएल ने कारण बताया है कि वर्ष 2010-11 के लिए यातायात में मुख्य तौर पर लौह अयस्क शामिल है और विभिन्न सरकारी नीतियों की वजह से, लौह अयस्क निर्यात कम हुआ है, इससे वर्ष 2011-12 से आगे टीएमआईएलएल में लौह अयस्क यातायात में भारी कमी हुई है। स्टील की ऊंची घरेलू मांग की वजह से, टीएमआईएलएल का मत है कि स्टील का निर्यात आने वाले वर्षों में प्रभावित होगा। इसके अलावा, कोलकाता में और आसपास विभिन्न परियोजनाओं के पूरा होने की वजह से, टीएमआईएलएल ने और परियोजना कार्गो नहीं देख सका था। टीएमआईएलएल ने यह भी कहा है कि यातायात पूर्वानुमान वर्तमान मात्रा के आधार पर लगाया गया है और रेलवे लिंक का निर्माण 2014-15 तक हो जाएगा और उसके बाद शुरू होने में समय लगेगा इसे वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात का अनुमान लगाने के समय इसके द्वारा लेखा में लिया गया है। इसके अलावा, इस स्थिति के आधार पर कि नई रेलवे लाइन और संबंधित अवसंरचना के लिए कुछ समय लगेगा, टीएमआईएलएल ने 2014-15 के लिए पूर्वानुमानित की तुलना में 2015-16 के लिए यातायात में किसी और वृद्धि पर विचार नहीं किया है।

वर्ष 2013-14 के लिए यातायात अनुमान के संदर्भ में, केओपीटी का मत है कि अप्रैल 2013 से दिसम्बर 2013 अवधि के लिए टीएमआईएलएल के वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए, टीएमआईएलएल का यातायात अनुमान लगभग 55000 टन के कमतर स्तर पर है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 के लिए टीएमआईएलएल के कम यातायात अनुमान के बारे में केओपीटी के विचारों पर टिप्पणियां नहीं की हैं, हालांकि केओपीटी के विचार इसे उपलब्ध करवाए गए थे। अतः, लाइसेंसदाता पत्तन का निर्णय, इस संबंध में विश्वास किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2013-14 के लिए यातायात टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित 765000 मी.ट. की बजाय 820000 मी.ट. सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए यातायात अनुमानों के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने टीएमआईएलएल द्वारा यातायात पूर्वानुमानों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है। वास्तव में, यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल के यातायात अनुमानों का समर्थन किया है। इस प्राधिकरण ने पत्तन/निजी टर्मिनल में संभावित यातायात के निर्धारण के लिए कोई स्वतंत्र अध्ययन नहीं करवाया था। चूंकि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमान टीएमआईएलएल द्वारा वर्तमान मात्रा और बाजार परिस्थितियों के आधार पर बताया गया है, इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमान इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वास किया गया है।

हालांकि टीएमआईएलएल ने पिछले वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2012-13 के दौरान न तो किन्हीं कंटेनरों का प्रहस्तन किया है और न ही वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अपने भविष्य यातायात अनुमानों में किसी कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान लगाया है, परन्तु इसने इस आधार पर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों के निर्धारण को जारी रखने का प्रस्ताव किया है कि परियोजना कार्गो परेषणों के हिस्से के रूप में, कुछ कंटेनर बर्थ सं. 12 पर प्रहस्तित किए जाने जाने की जरूरत है। केओपीटी ने अनुरोध किया है कि टीएमआईएलएल को कोई कंटेनर यातायात प्रहस्तित करने की अनुमति नहीं दी गई है और परिणामस्वरूप इसने टीएमआईएलएल के दरमान में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कोई दर नहीं निर्धारित करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि लाइसेंस करार में यथा विनिर्दिष्ट बर्थ सं. 12 पर प्रहस्तित किए जाने वाले स्वीकार्य कार्गो में कंटेनरयुक्त कार्गो शामिल है और इसलिए यह लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी पर है कि वे उनके समक्ष आए मुद्दों का समाधान निकालें।

(ix) (क) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कार्गो प्रहस्तन से आय के अनुमानन के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि टीएमआईएलएल द्वारा यथा परिगणित आय वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित यातायात और मार्च 2008 में अनुमोदित टीएमआईएलएल के दरमान में निर्धारित प्रासंगिक दरों पर आधारित है। चूंकि इस

प्राधिकरण को पिछली रिट याचिकाओं के लंबित होने से प्रभावित हुए बिना वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल का प्रशुल्क निर्धारित करने का अधिकार दिया गया है, इसलिए, पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा चर्चा किए गए स्तर पर यातायात अनुमानों को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आय अनुमान अक्टूबर 2011 में अनुमोदित स्तर पर प्रशुल्क पर विचार करते हुए हमारे द्वारा पुनर्गणना की गई है।

टीएमआईएलएल ने मार्च 2008 में अनुमोदित टीएमआईएलएल के दरमान में निर्धारित विभिन्न क्षमताओं के फ्रंट एंड लोडरों और फोर्कलिफ्टों जैसे प्रहस्तन उपस्कर के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों की दरों के आधार पर विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए ऑन-बोर्ड उपस्कर सहायता उपलब्ध करवाए जाने से अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित आय पर विचार किया है। टीएमआईएलएल ने उपस्कर सहायता उपलब्ध करवाने के लिए आय का अनुमान लगाया है और इस संबंध में गणनाएं भेजी हैं। इसने विभिन्न प्रहस्तन उपस्कर के उपयोग के लिए विभिन्न पारियों की संख्या और प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए विभिन्न पार्सल आकार का अनुमान लगाया है। टीएमआईएलएल द्वारा लगाए गए अनुमानों के आधार अस्पष्ट रह गए हैं। टीएमआईएलएल द्वारा लगाए गए अनुमानों पर उपस्कर सहायता उपलब्ध करवाने से होने वाली आय के अनुमानन पर विश्वास किया है। तथापि, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आय अक्टूबर 2011 में अनुमोदित स्तर पर प्रशुल्क पर विचार करते हुए पुनर्गणना की गई है।

इस प्रकार, तदनुरूपी वर्षों के लिए रु. 2042.40 लाख, रु. 2546.92 लाख और रु. 2719.87 लाख पर टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित आय की बजाय इस विश्लेषण में सुविचारित क्रमशः वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए रु. 1761.29 लाख, रु. 2052.48 लाख और रु. 2208.73 लाख की कार्गो प्रहस्तन आय पर विचार किया गया है।

(ख) लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट 'अन्य आय' में बर्थ सं. 12 में एचएमसी के उपयोग से आय और प्लॉट किराया आय शामिल है:

(i) टीएमआईएलएल ने उक्त वर्षों के लिए प्लॉट किराया आय पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजी हैं। जैसाकि गणनाओं से देखा जा सकता है, यह अनुमान प्रत्येक कार्गो श्रेणी हेतु पार्सल आकार, प्रत्येक पार्सल आकार के लिए क्षेत्र अपेक्षा, संभावित पार्सलों की संख्या और प्रत्येक पार्सल आकार के लिए भंडारण समय के बारे में टीएमआईएलएल के अनुमानों पर आधारित हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित गणनाओं और इस संबंध में इसके द्वारा लगाए गए अनुमानों के आधार पर, प्लॉट किराया आय वर्ष 2013-14 के लिए रु. 309.68 लाख और वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के दौरान प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 367.53 लाख पर अनुमानित की गई है। टीएमआईएलएल द्वारा लगाए गए विभिन्न अनुमानों पर विश्वास करते हुए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्लॉट किराया आय अक्टूबर 2011 में यथा अनुमोदित प्लॉट किरायों के स्तर पर विचार करते हुए पुनर्गणना की गई है।

इसके अलावा, वर्ष 2013-14 के दौरान, टीएमआईएलएल ने प्लॉटों के अनाधिकृत अभिग्रहण की वजह से होने वाले रु. 215 लाख की अतिरिक्त आय को लेखा में लिया है। तथापि, इस आधार पर वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा इसका अनुमान नहीं लगाया गया है कि ये भविष्य में जारी नहीं रहेंगे। इस संबंध में टीएमआईएलएल के निर्णय पर विश्वास किया गया है। तथापि, रु. 215.35 लाख की आय संशोधित की गई है और आनुपातिक आधार पर रु. 188.02 लाख पर सुविचारित की गई है ताकि अक्टूबर 2011 में अनुमोदित प्रशुल्क के कम स्तर को लागू किया जा सके।

(ii) लौह अयस्क, चूनापत्थर, स्टील (निर्यात एवं आयात), उर्वरक कच्चा माल और परियोजना कार्गो जैसे कार्गो के प्रहस्तन के मामले में टीएमआईएलएल द्वारा एचएमसी उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। गणनाओं से यह देखा जा सकता है कि टीएमआईएलएल ने विभिन्न कार्गो के लिए प्रतिदिन उत्पादकता के विभिन्न स्तरों का अनुमान लगाया है और तत्संबंधी कार्गो के यातायात पर विचार करते हुए, पारियों की संख्या पर पहुंचा है। उसके बाद, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए एचएमसी के उपयोग से आय के अनुमानन के लिए रु. 125000/- प्रति पारी की दर पर विचार किया देखा गया है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने अक्टूबर 2011 के अपने समीक्षा आदेश द्वारा एचएमसी के उपयोग के लिए रु. 35.30 प्रति मी.ट. की दर अनुमोदित की है। इसलिए, टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित एचएमसी के उपयोग की प्रतिशतता पर विचार करते हुए और एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्ताव प्रत्येक कार्गो मदों के अलग-अलग यातायात पर विचार करते हुए और एचएमसी की प्रति टन दर के आधार पर, एचएमसी के उपयोग से आय की पुनर्गणना की गई है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पुनः परिगणित कुल आय तीन वर्षों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित रु. 643.75 लाख की आय के स्थान पर रु. 390.77 लाख परिगणित की गई है।

(x) लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार सुविचारित की गई है जो अपेक्षा करती है कि महापत्तनों तथा टर्मिनल प्रचालकों के व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक के चालू संचलन के संदर्भ में कीमत उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। यह नोट किया जाए कि व्यय अनुमान वर्ष 2013-14 के दौरान निर्णीत महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रशुल्क मामलों में 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं। सामान्य तौर पर यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने तत्संबंधी पिछले वर्ष को आधार रूप में लेते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक को अंगीकृत किया है।

हालांकि टीएमआईएलएल का मामला वर्ष 2014-15 के दौरान निर्णीत किया जा रहा है, परन्तु वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए व्यय वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आधार रूप में विचार करते हुए टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित किए गए हैं। अतः, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए विश्लेषण में वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं पर 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक सुविचारित किया जा रहा है।



- (xi) प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत में “स्टीवडोरिंग व्यय” और “उपस्कर के प्रचालन के लिए लेबर लागत” शामिल है, जिनपर नीचे चर्चा की गई है:—
- (क) टीएमआईएलएल ने स्टीवडोरिंग गतिविधि आउटसोर्स की है। टीएमआईएलएल द्वारा इस संबंध में प्रेषित बिल की प्रति ग्रेच्युटी के लिए वर्ष 2012-13 हेतु रु. 492.51 लाख और रु. 7.49 लाख की राशि दर्शाती है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए स्टीवडोरिंग व्ययों के अनुमानों पर पहुंचने के लिए वर्ष 2012-13 के दौरान प्रोद्भूत रु. 500 लाख के वास्तविकताओं पर 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। यह स्थिति विश्लेषण में विश्वास की गई है।
- (ख) अन्य तत्व “उपस्कर के प्रचालन के लिए लेबर लागत” है। लागत में लोडरों तथा फोर्कलिफ्टों के प्रचालन के लिए प्रचालकों की लागत और ट्रेलर ड्राइवरों और हैल्परों की लागत शामिल है, जिन पर नीचे चर्चा की गई है:—
- लोडरों तथा फोर्कलिफ्टों के प्रचालन के लिए प्रचालकों की लागत 11 प्रचालकों के आधार पर अनुमानित की गई है। रु. 27225/- प्रति प्रचालक प्रति माह की आधार रूप में दर पर विचार करते हुए, वर्ष 2012-13 के लिए लागू दर, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लागत पर पहुंचने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू किया है। उक्त उपस्कर प्रचालित करने के लिए तैनाती हेतु टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित लेबर की संख्या एक प्रबंधन निर्णय है और इसलिए यह प्राधिकरण इस पहलू पर नहीं जाना चाहता है। विशेष अनुरोध के बावजूद, टीएमआईएलएल ने रु. 27225/- प्रति प्रचालक प्रति माह की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। चूंकि यह दर वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2012-13 से संबंधित दर है, इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2012-13 से संबंधित बकाया प्रभाव और वर्ष 2013-14 में रु. 13.65 लाख दर्शाया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.2 में प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय बकाया भुगतान की अस्वीकार्यता के बारे में विशेष रूप से उल्लेख किया गया है। दिशानिर्देशों का उक्त खंड अपने संचयित अधिशेष से ऐसे एकमुश्त भुगतानों को पूरा करने के लिए है।
- जैसाकि पहले बताया गया है, चूंकि टीएमआईएलएल अक्टूबर 2011 में अनुमोदित प्रशुल्क पर घाटा स्थिति में रहेगा, इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान, मजदूरी बकाया राशियों के एकमुश्त भुगतान को वर्ष 2013-14 के लिए प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में लेखा में लिया गया है।
- ट्रेलर ड्राइवरों तथा हैल्परों की लेबर लागत प्रत्येक 21 प्रचालक के आधार पर अनुमानित की गई है। ट्रेलर ड्राइवरों के मामले में, वर्ष 2012-13 के लिए आधार रूप में लागू किए जाने के लिए यथा प्रतिवेदित रु. 22554/- प्रति ड्राइवर प्रति माह की दर पर विचार करते हुए, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लागत पर पहुंचने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू किया है। इसी तरह, ट्रेलर हैल्परों के मामले में, वर्ष 2012-13 के लिए आधार रूप में लागू किए जाने के लिए यथा प्रतिवेदित रु. 19164/- प्रति हैल्पर प्रति माह की दर पर विचार करते हुए, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लागत पर पहुंचने हेतु 7 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू किया है। उक्त उपस्कर के प्रचालन के लिए तैनाती हेतु टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित लेबर की संख्या एक प्रबंधन निर्णय है और इसलिए यह प्राधिकरण इस पहलू पर नहीं जाना चाहता है। यहां विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, टीएमआईएलएल ने ड्राइवर तथा हैल्पर प्रति माह की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। चूंकि दरें वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2012-13 से संबंधित हैं, इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (xii) टीएमआईएलएल ने रु. 20,808/- प्रति प्रचालक प्रति माह की दर पर विचार करते हुए उपस्कर के अनुस्क्षण के लिए 12 प्रचालकों के लिए लेबर लागत का अनुमान लगाया है। टीएमआईएलएल द्वारा आधार रूप में सुविचारित दर वर्ष 2012-13 से संबंधित बताई गई है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लागत पर पहुंचने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू किया है। उक्त उपस्कर का प्रचालन करने के लिए तैनाती हेतु टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित लेबर की संख्या एक प्रबंधन निर्णय है और इसलिए यह प्राधिकरण इस पहलू पर नहीं गया था। यहां टीएमआईएलएल ने प्रचालक की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। पहले उल्लिखित कारण से, टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (xiii) लोडरों, ट्रेलरों, फोर्कलिफ्टों तथा हारबर मोबाइल क्रेन तथा उपस्कर पंजीकरण लागत जैसे बल्क प्रहस्तन उपस्कर के मामले में उपस्कर चालन लागत में “तेल और ल्यूबरिकेंट लागत” और “मरम्मत एवं अनुस्क्षण लागत” शामिल है, जिस पर नीचे चर्चा की गई है:—
- (क) टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि लोडर लौह अयस्क, चूनापत्थर/पाइरोक्सीनाइट/क्विकर जैसे बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में उपयोग किए जाते हैं। वर्ष 2013-14 के लिए लोडरों के मामले में तेल और ल्यूबरिकेंट लागत पर पहुंचने के लिए, टीएमआईएलएल ने आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए लोडरों के मामले में वास्तविक तेल और ल्यूबरिकेंट लागत को लिया है और इसे वर्ष 2013-14 के लिए यातायात में आनुपातिक रूप से समायोजित किया है और 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। इकाई उपभोग और तेल एवं ल्यूबरिकेंट की लागत से संबंधित किन्हीं ब्योरों के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति पर विश्वास किया गया है। संयोगवश, यही दृष्टिकोण तेल एवं ल्यूबरिकेंट की लागत निर्धारित करने के लिए वर्ष 2011 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान सुविचारित किया गया था।
- (ख) इसी तरह, टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि ट्रेलर्स और फोर्कलिफ्ट्स स्टील तथा लकड़ी के लट्टे जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में उपयोग किए जाते हैं। वर्ष 2013-14 के लिए ट्रेलरों तथा फोर्कलिफ्टों के मामले में तेल और ल्यूबरिकेंट लागत पर पहुंचने के लिए, टीएमआईएलएल ने आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए ट्रेलरों तथा फोर्कलिफ्टों के मामले में वास्तविक तेल एवं ल्यूबरिकेंट लागत को लिया है और 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। ईंधन उपभोग तथा तेल एवं ल्यूबरिकेंट की लागत से संबंधित किन्हीं ब्योरों के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति पर विश्वास किया गया है।

संयोगवश, यही दृष्टिकोण तेल एवं ल्यूबरिकेंट की लागत का निर्धारण करने के लिए वर्ष 2011 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान भी सुविचारित किया गया था।

- (ग) इसके अलावा, टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि आईटी-12 काटरपिलर परियोजना कार्गो के प्रहस्तन के मामले में उपयोग किया जाता है। वर्ष 2013-14 के लिए उक्त उपस्कर के मामले में तेल और ल्यूबरिकेंट लागत पर पहुंचने के लिए, टीएमआईएलएल ने आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए आईटी-12 काटरपिलर के मामले में वास्तविक तेल तथा ल्यूबरिकेंट लागत को लिया है और इसे वर्ष 2013-14 के लिए यातायात में समानुपातिक समायोजित किया है और 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। ईंधन उपभोग और तेल एवं ल्यूबरिकेंट की लागत से संबंधित किन्हीं ब्योरो के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति पर विश्वास किया गया है। संयोगवश, यही दृष्टिकोण तेल एवं ल्यूबरिकेंट की लागत का निर्धारण करने के लिए वर्ष 2011 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान भी सुविचारित किया गया था।
- (घ) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए एचएमसी के मामले में तेल और ल्यूबरिकेंट लागत निर्धारित करने के लिए, टीएमआईएलएल ने उक्त वर्ष के दौरान प्रचालित पारियों की वास्तविक कुल संख्या में वर्ष 2012-13 के दौरान प्रोद्भूत तेल एवं ल्यूबरिकेंट लागत की वास्तविक लागत से जोड़ा है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान प्रचालित किए जाने के लिए अनुमानित पारियों की कुल संख्या में समानुपातिक समायोजन किया है और 76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया गया है। टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति पर विश्वास किया गया है और तदनुसार लागत संशोधित यातायात के लिए प्रासंगिक पारियों की संशोधित संख्या के लिए सुविचारित की गई है। दोबारा, वर्ष 2011 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान एचएमसी के तेल एवं ल्यूबरिकेंट की लागत का निर्धारण करने के लिए यही दृष्टिकोण सुविचारित किया गया था।
- (ङ) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रु. 234 लाख का अनुमान लगाया है जब वर्ष 2012-13 के लिए प्रोद्भूत वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रु. 77.68 लाख के साथ तुलना की जाती है। इस संबंध में उठाए गए प्रश्न पर, टीएमआईएलएल ने यह स्पष्ट करने की मांग की है कि वर्ष 2012-13 के लिए योजनाबद्ध इसके कुछ मरम्मत कार्य वर्ष 2013-14 के लिए खिसका दिए गए हैं। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि टीएमआईएलएल ने मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत के लिए वर्ष 2011-12 के दौरान वास्तव में रु. 230.13 लाख की राशि प्रोद्भूत की है, मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रु. 234 लाख पर विचार करना उपयुक्त पाया गया है, वर्ष 2013-14 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा यथा अनुमानित, उपस्कर पुराने होने तथा टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित खिसकाने की स्थिति के मद्देनजर। इसे विश्लेषण में सुविचारित किया गया है और आधार रूप में लिया गया है तथा वर्ष 2014-15 और 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर पहुंचने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है। किसी मामले में, अनुमानित वित्तीय निष्पादन अगले प्रशुल्क चक्र के लिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं के संदर्भ में समीक्षा की जाएगी।
- (च) टीएमआईएलएल ने रोड टैक्स, फिटनेस, पोर्ट परमिट प्रभारों जैसे उपस्कर पंजीकरण लागत के लिए वर्ष 2012-13 के दौरान रु. 10.41 लाख का वास्तविक भुगतान किया है। टीएमआईएलएल ने इस संबंध में वर्ष 2012-13 के लिए किए गए भुगतान का सार भेजा है।
- (xiv) लाइसेंस करार के खंड 4.1(क) के साथ पठित खंड 5.1(क) के अनुसार, टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधित प्रभारों पर राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान किया जाना है। कार्गो संबंधित प्रभारों में मुख्य रूप से घाटशुल्क, ऑन बोर्ड प्रभार, परिवहन, लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग आदि शामिल हैं। इस प्राधिकरण ने फरवरी 2014 में केओपीटी का प्रशुल्क संशोधित किया था। संशोधित कार्गो संबंधित प्रभार वर्ष 2014-15 के दौरान 1 अप्रैल, 2014 से केओपीटी में लागू हुए थे। इस प्रकार, वर्ष 2013-14 के लिए राजस्व हिस्सेदारी भुगतान का परिकलन फरवरी 2014 संशोधन से पहले मौजूद केओपीटी के कार्गो संबंधित प्रभारों पर आधारित है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, राजस्व हिस्सेदारी केओपीटी के संशोधित कार्गो संबंधित प्रभारों पर आधारित है। 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की अधिकतम स्वीकार्यता 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित प्रतिशतता की सीमा तक होगी। तदनुसार, राजस्व हिस्सेदारी केओपीटी दरमान के आधार पर यथा लागू आय के 8.126 प्रतिशत की दर से अनुमानित की गई है।

प्लॉट किरायों से राजस्व हिस्सेदारी के संबंध में, टीएमआईएलएल ने प्रत्येक कार्गो मद के वर्षवार ब्योरो को लेखा में लिए बिना बहुत ही सरल तरीके से इसकी गणना की थी जैसा वर्ष 2011 में इसकी पिछली समीक्षा के दौरान किया गया था। वर्ष 2011 में अनुमोदित केओपीटी के एचडीसी के लिए पट्टा किरायों की दर और प्लॉट किरायों की इसकी गणना में टीएमआईएलएल द्वारा यथा सुविचारित ब्योरो को लेखा में लेते हुए और वर्ष 2014 तक 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि करते हुए की गई है। उसके बाद, प्लॉट किरायों से राजस्व हिस्सेदारी केओपीटी दरमान के आधार पर प्लॉट किराया आय के 8.126 प्रतिशत की दर पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित की गई है।

टीएमआईएलएल में एमएचसी के उपयोग से आय के लिए राजस्व हिस्सेदारी के मामले में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए रु. 125000/- प्रति पारी की दर के आधार पर इसकी गणना की है। एचएमसी आय पर राजस्व हिस्सेदारी से संबंधित हमारी गणनाओं में, वर्ष 2013-14 के लिए राजस्व हिस्सेदारी भुगतान का परिकलन रु. 52/- प्रति मी.ट. के केओपीटी में एमएचसी की दर पर आधारित है जो फरवरी 2014 के संशोधन से पहले मौजूद था। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, राजस्व हिस्सेदारी केओपीटी में एमएचसी की संशोधित दर रु. 62.40 प्रति मी.ट. के आधार पर परिकलित की गई है।

टीएमआईएलएल ने स्टील शिपमेंट एकाउंट - टाटा स्टील के मामले में डनेजों के स्थापन तथा हटाने के लिए राजस्व हिस्सेदारी और निकासी एवं अग्रेषण प्रभारों पर अपनी गणना में विचार किया है। चूंकि यह दृष्टिकोण एलए में प्रावधान के अनुसार नहीं देखा गया है, उक्त घटक राजस्व हिस्सेदारी की गणना में सुविचारित नहीं किए गए हैं।

इसके अलावा, टीएमआईएलएल के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में प्रतिवेदित कारणों से, राजस्व हिस्सेदारी, उल्लिखित मध्यस्थता मामला के ब्योरो में गए बिना इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए केओपीटी के दरमान में निर्धारित कार्गो संबंधित प्रभारों पर गणना की गई है। सावधानी बरतते हुए, यह नोट

किया जाए कि इस कार्यवाही में सुविचारित राजस्व हिस्सेदारी आंकड़े केवल प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजन के लिए हैं और विषय भुगतान पर टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच विवाद के इस प्राधिकरण द्वारा यथा निर्धारण रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।

- (xv) उपस्कर किराया प्रभार चूनापत्थर के यातायात के प्रहस्तन के लिए छोटे लोडर किराये पर लिए जाने के लिए हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित करार की प्रति बड़े लोडर के लिए रु. 12000/- प्रति पारी का किराया प्रभार दर्शाती है। टीएमआईएलएल ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि कैसे यह दर वर्ष 2013-14 के लिए रु. 12 लाख के किराया प्रभारों में परिगणित की गई है। तथापि, टीएमआईएलएल ने निवेदन किया है कि नवम्बर 2013 तक प्रोद्भूत रु. 7.62 लाख के संबंध में वास्तविक व्यय पर विचार करते हुए, रु. 12 लाख का अनुमान सही दिखाई देता है, यदि समानुपाति आधार पर विचार किया जाता है। टीएमआईएलएल द्वारा किए गए इस निवेदन के आधार पर और वर्ष 2013-14 के लिए इस संबंध में वास्तविक व्यय के मददेनजर टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान समीक्षा के अधीन होगा, वर्ष 2013-14 के लिए इस संबंध में अनुमान सुविचारित किया गया है। अगले दो वर्षों के लिए, टीएमआईएलएल ने चूनापत्थर के यातायात से व्यय को जोड़ते हुए रु. 15 लाख प्रत्येक का अनुमान लगाया है।

- (xvi) टीएमआईएलएल ने 14000 वर्ग मी. हार्ड स्टैंड भूमि के प्रारंभिक आबंटन और उसके बाद 54000 वर्ग मी. तथा 9000 वर्ग मी. भूमि क्षेत्र के आबंटन के लिए, लाइसेंसदाता पत्तन केओपीटी द्वारा किए गए दावे के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः रु. 234.43 लाख, रु. 244.30 लाख और रु. 255.16 लाख के पट्टा किरायों का अनुमान भी लगाया है। एलए में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पूर्ववर्ती वर्ष में देय लाइसेंस शुल्क अथवा उस समय प्रभावी अनुसूचित लाइसेंस शुल्क, जो भी अधिक हो, के 5 प्रतिशत तक प्रतिवर्ष वृद्धि की जाएगी।

यह याद किया जाए कि पिछले संशोधन के दौरान, केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को आबंटित 14000 वर्ग मी. हार्डस्टैंड भूमि के मामले में वर्ष 2011-12 के लिए रु. 34.24 प्रति वर्ग मी. की दर पर पट्टा किराया सुविचारित किया गया था। इसी तरह, 54000 वर्ग मीटर भूमि और 9000 वर्ग मीटर भूमि के मामले में पट्टा किराये वर्ष 2011-12 के लिए रु. 22.02 प्रति वर्ग मीटर की दर पर सुविचारित किए गए थे। 5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए, दर जो वर्ष 2013-14 के दौरान प्रभार्य होगा 14000 वर्ग मी. हार्डस्टैंड भूमि के लिए रु. 37.75 प्रति वर्ग मी. और 54000 वर्ग मीटर भूमि एवं 9000 वर्ग मीटर भूमि दोनों के मामले में रु. 24.28 प्रति वर्ग मीटर परिगणित होती है। इसके बजाय, टीएमआईएलएल ने 14000 वर्ग मीटर हार्डस्टैंड के लिए रु. 36.79 प्रति वर्ग मी. , 54000 वर्ग मी. भूमि के लिए रु. 22.79 प्रति वर्ग मीटर और 9000 वर्ग मीटर भूमि के मामले में रु. 23.10 प्रति वर्ग मीटर की दर से विचार किया है। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, टीएमआईएलएल ने पट्टा किरायों की दर में अन्तर के लिए कारण स्पष्ट नहीं किया है। पट्टा किराया वर्ष 2013-14 के लिए हमारे द्वारा यथा विपथित दरों के आधार पर परिगणित किया गया है, जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, टीएमआईएलएल ने पट्टा किरायों के अनुमानन में केवल 2 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया है। चूंकि लाइसेंस करार में 5 प्रतिशत की वृद्धि दी गई है, इसलिए वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए पट्टा किरायों का अनुमान लगाने के लिए इसपर विचार किया गया है। पट्टा किरायों के समयानुसार भुगतान के मामले में टीएमआईएलएल द्वारा प्राप्ति-योग्य 2.5 प्रतिशत की रियायत के प्रभाव को भी लेखा में लिया गया है।

- (xvii) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने के समय, टीएमआईएलएल ने तत्संबंधी पिछले वर्ष के लिए वास्तविकताओं/अनुमानों को व्यवस्थित किया है और इसके अलावा, इसने उक्त वर्षों के दौरान परिसंपत्तियों में प्रस्तावित संवर्धनों पर 1 प्रतिशत के बीमा लागत का अनुमान भी लगाया है। हालांकि, टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत मूल दृष्टिकोण इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है, परन्तु पुरानी एवं नई परिसंपत्तियों पर वृद्धि के प्रभाव को हमारे विश्लेषण में लेखा में लिया गया है।

- (xviii) लैशिंग, सिक्योरिंग तथा डनेजिंग (एलएसडी), अनलैशिंग, स्टिकर, डिस्पैच संबंधित सेवाएं, इंट्रापोर्ट परिवहन, सर्वे, क्लियरिंग एवं फॉरवर्डिंग व्यय और विविध व्यय से संबंधित अन्य व्ययों के अनुमान। इन मदों की प्रत्येक मद पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (क) लैशिंग/सिक्योरिंग/डनेजिंग (एलएसडी)/अनलैशिंग:

यह व्यय स्टील कार्गो (टाटा) की लैशिंग/सिक्योरिंग/डनेजिंग (एलएसडी)/अनलैशिंग, स्टील/लकड़ी के लट्टों की जेट्टी से उतराई - डिलीवरी, प्लॉटों से स्टील उतराई - डिलीवरी और परियोजना कार्गो के मामले में है। टीएमआईएलएल ने यह गतिविधि आउटसोर्स की है जैसाकि प्रेषित कार्य आदेश की प्रति से देखा जा सकता है।

स्टील कार्गो (टाटा) के मामले में, टीएमआईएलएल ने रु. 125/- प्रति मी.ट. की दर पर विचार किया है और जेट्टी से स्टील/लकड़ी के लट्टों की उतराई - डिलीवरी के मामले में, प्लॉटों से स्टील उतराई - डिलीवरी और परियोजना कार्गो, रु. 16/- प्रति मी.ट. की दर वर्ष 2013-14 के लिए सुविचारित की गई है।

कार्य आदेश के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य डनेजिंग दस्तावेजी साक्ष्य डनेजिंग तथा लैशिंग सामग्री की आपूर्ति के लिए रु. 105/-प्रति मी.ट. जमा वेल्ड एडिड टैक्स (वैट) की दर दर्शाता है और दूसरा कार्य आदेश आयात कार्गो की अनलैशिंग अथवा निर्यात कार्गो की लैशिंग के लिए मैनपावर हेतु रु. 16 प्रति मी.ट. की दर दर्शाता है। हालांकि करार की वैधता कार्य आदेश से ज्ञात नहीं है, वे अद्यतन देखे जा सकते हैं, सितम्बर 2012 का एक और दूसरा जुलाई 2013। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2013-14 के लिए सुविचारित दरों में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए व्यय का निर्धारण करने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की है।

- (ख) स्टिकर, टैग राइटिंग और कलर कोडिंग सेवाएं:

यह व्यय 12 व्यक्तियों के मामले में लिया गया है। वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक प्रतिवेदित रु. 19164/- प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर पर विचार करते हुए, टीएमआईएलएल ने 7 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि पर विचार करते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए व्यय का अनुमान लगाया है।

टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि इस शीर्ष के अधीन व्यय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित रु. 19164/- की दर वर्ष 2012-13 के लिए ट्रेलर हैल्पर की दर है, जैसाकि पहले चर्चा की गई है। टीएमआईएलएल ने विस्तृत गणना पत्रक पेश किया है और उस पर विश्वास किया गया है।

- (ग) चूनापत्थर प्रहस्तन के लिए प्रेषण संबंधित सेवाएं टीएमआईएलएल द्वारा आउटसोर्स की गई हैं। इस आधार पर कि प्रेषण संबंधित सेवाएं वर्ष 2014-15 में रेलवे लाइन के शुरू होने के बाद ही बर्थ सं. 12 में शुरू होंगी, वर्ष 2013-14 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा लागत का अनुमान नहीं लगाया गया है। वर्ष 2014-15 के लिए, टीएमआईएलएल ने मौजूदा बाजार दर के आधार पर रु. 18/- प्रति मी.ट. की दर पर विचार किया है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (घ) अंतर-पत्तन परिवहन:

अंतर-पत्तन परिवहन से संबंधित व्यय चूनापत्थर, स्टील और लौह अयस्क जैसी कार्गो मर्दों के मामले में प्रोद्भूत किए जाने का अनुमान लगाया गया है। गणनाओं से यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने चूनापत्थर और लौह अयस्क के मामले में रु. 65/- प्रति मी.ट. की दर और स्टील के मामले में रु. 70/- प्रति मी.ट. की दर पर विचार किया गया है जैसाकि वर्ष 2013-14 के लिए लागू है।

दर के समर्थन में टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज 01 जनवरी 2013 से रु. 65/- प्रति मी.ट. पर बर्थ सं. 12 में एलएल-6 प्लॉट से जेट्टी अथवा विलोमतः शुष्क बल्क कार्गो के लिए अंतर-पत्तन परिवहन के लिए दर निर्धारित करता है। रु. 70/- प्रति मी.ट. की दर के समर्थन में टीएमआईएलएल द्वारा कोई अन्य दस्तावेज प्रेषित नहीं किया गया है। अतः, स्टील के मामले में अंतर-पत्तन परिवहन से संबंधित व्यय अनुमानन भी वर्ष 2013-14 के लिए रु. 65/- प्रति मी.ट. सुविचारित किया गया है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के मामले में व्यय 7 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि पर विचार करते हुए अनुमानित किया गया है, जैसा टीएमआईएलएल द्वारा किया गया है।

- (ङ) सर्वेक्षण व्यय

अन्य व्ययों में चूना पत्थर, स्टील और लौह अयस्क के सर्वेक्षण व्यय शामिल हैं। अनुमानन प्रयोजन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित सर्वेक्षण व्ययों की दर कार्गो दर कार्गो भिन्न-भिन्न हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कार्य आदेश की प्रति चूनापत्थर के लिए रु. 2.62 प्रति मी.ट., स्टील उतराई के मामले में रु. 3.50 प्रति मी.ट., परियोजना कार्गो के मामले में रु. 6/- प्रति मी.ट. और लौह अयस्क के मामले में रु. 1.50 प्रति मी.ट. की दर दर्शाती है। ये दरें वर्ष 2013-14 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित की गई हैं और उसके बाद वे 7 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक पर विचार किए गए हैं। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

स्टील कार्गो के मामले में, टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कार्य आदेश एचआरसी, सीआरएस, एचआरएस, स्लैबों, सीआर कोइलों, ट्यूब, पाइपों, बिलेट आदि के लिए प्रि-शिपमेंट निरीक्षण प्रभार के लिए विभिन्न प्रति टन दरें रु. 4/- प्रति मी.ट. से रु. 12/- प्रति मी.ट. के बीच है। टीएमआईएलएल ने समग्र स्टील के लिए रु. 10.80 प्रति मी.ट. की औसत दर पर विचार किया दिखाई देता है। टीएमआईएलएल ने रु. 10.80 की औसत दर पर पहुंचने के लिए ब्योरे नहीं भेजे हैं। टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित अनुमान पर विश्वास किया गया है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, टीएमआईएलएल ने 7 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक को लागू किया है जिसे विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (च) निकासी एवं अग्रेषण व्यय:

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 के लिए इस व्यय के अनुमानन के लिए टाटा स्टील कार्गो के मामले में रु. 4.25 प्रति मी.ट. की दर पर विचार किया है, जिसे दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित किया गया है। तत्संबंधी पिछले वर्ष को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए निकासी एवं अग्रेषण व्यय का अनुमान लगाने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक करते हुए रु. 4.25 की प्रति टन दर है।

इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2014-15 के लिए निकासी एवं अग्रेषण व्ययों के लिए रेल बद्ध टाटा स्टील कार्गो के मामले में रु. 201.16 प्रति मी.ट. की दर पर विचार किया है और वर्ष 2015-16 के लिए 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया है। ऐसी सुविचारित दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा गया है। अनुमानित व्यय टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वास्तविकताओं के साथ सत्यापन के अधीन सुविचारित किया गया है।

- (छ) विविध प्रचालन व्यय:

अनुमानित विविध प्रचालन व्ययों में स्लिंगों तथा गियरों और प्लॉटों के सिविल अनुरक्षण की लागत शामिल है।

स्लिंग और गियर लागत टाटा स्टील कार्गो, जेट्टी से स्टील/लकड़ी के लट्टे उतराई-डिलीवरी, प्लॉट से स्टील/लकड़ी के लट्टे की उतराई-डिलीवरी और परियोजना कार्गो के मामले में सुविचारित की गई है। वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक लागत प्रतिवेदित की जाने वाली रु. 7.62 प्रति मी.ट. की दर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लागत पर पहुंचने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि तक बढ़ाया गया है। अनुमानित व्यय इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

प्लॉटों के सिविल अनुरक्षण की लागत के मामले में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लिया है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उक्त व्यय पर पहुंचने के लिए 7 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक को लागू किया है। इस स्थिति पर विचार किया गया है।

- (xix) टीएमआईएलएल ने प्रचालन लागत की किसी मद में कुशलता लाभ का दावा नहीं किया है। वैसे, टीएमआईएलएल के मौजूदा प्रशुल्क संशोधन में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रचालन लागतों के अनुमानन में कोई कुशलता लाभ सुविचारित नहीं किया गया है।

- (xx) प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों में मुख्य तौर पर वेतन और मजदूरी, कानूनी प्रभार, बिजली व्यय और अन्य कार्यालय संबंधित व्यय शामिल हैं। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़े आधार रूप में लिए हैं और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उक्त व्यय पर पहुंचने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि कारक लागू किया है। यह विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (xxi) सामान्य उपरिव्ययों में मुख्य तौर पर विज्ञापन और अंशदान, आतिथ्य व्यय, सामान्य प्रभार, गेस्ट हाउस व्यय और अन्य व्यय शामिल हैं। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़े आधार रूप में लिए हैं और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उक्त व्यय पर पहुंचने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि कारक लागू किया है। यह विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (xxii) वित्त और विविध आय में छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य शामिल है। लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार, केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को देय टर्मिनल मूल्य रु0 2.30 करोड़ है। स्वीकार करते हुए कि भुगतान 30 वर्षों के लिए देय होगा, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वार्षिक वर्तमान मूल्य 14.75 प्रतिशत का छूट कारक लागू करते हुए निर्धारित किया गया है। निवल वर्तमान मूल्य पर पहुंचने के लिए 14.75 प्रतिशत की छूट दर प्रचलित पीएलआर दर को ध्यान में रखते हुए चुना गया है।
- (xxiii) वित्त और विविध व्ययों में भविष्य निधि में अंशदान शामिल है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक अंशदान को आधार रूप में लिया है और अनुवर्ती वर्षों 2013-14 से 2015-16 के लिए उक्त व्यय पर पहुंचने के लिए 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित अनुमानों पर विचार किया गया है।
- (xxiv) नियोजित पूंजी में निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्य पूंजी शामिल हैं और निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषण किया गया है:-

(क) अचल परिसंपत्तियां:

(i) वर्ष 2013-14:

टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित मदों के लिए रु0 2.52 करोड़ के संवर्धनों का प्रस्ताव किया है:-

सं.	विवरण	रु0 लाखों में
1.	संयंत्र और मशीनरी	32.00
2.	भवन, शैड और अन्य ढांचे	20.00
3.	रेलवे यार्ड	200.00
	कुल	252.00

रु0 220 लाख (रु0 200 लाख + रु0 20 लाख) का संवर्धन रेलवे लिंक और एलएल-6 में रेलवे साइडिंग सुविधा उपलब्ध करवाने के लिए है। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है, रेलवे लिंक के 2014-15 तक शुरू होने की उम्मीद है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित सूचना के आधार पर, यह विदित है कि रेलवे ट्रैकों के निर्माण से संबंधित कार्य करने के लिए आदेश 10 महीनों की अनुसूचित सम्पूर्ण अवधि के साथ सितम्बर 2013 में केओपीटी द्वारा ठेकेदार को दिया गया था। केओपीटी ने भी इस स्थिति का समर्थन किया है। 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.9.5 के अनुसार, केवल पूर्ण और शुरू परिसंपत्तियां ही नियोजित पूंजी के लिए गिनती की जानी चाहिए। चूंकि रेलवे लिंक और साइडिंग के वर्ष 2014-15 में शुरू होने की उम्मीद है, इस संबंध में रु0 220 लाख का निवेश वर्ष 2014-15 में अंतरित किया गया है।

संयंत्र और मशीनरी संवर्धन एसडीएलजी पहिये वाले लोडर की खरीद के संदर्भ में है। टीएमआईएलएल ने इस संबंध में खरीद आदेश की एक प्रति भेजी है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित संयंत्र तथा मशीनरी की लागत को लेखा में लिया गया है।

(ii) वर्ष 2014-15:

टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित मदों के मामले में रु0 17.30 करोड़ के संवर्धनों का प्रस्ताव किया है:-

सं.	विवरण	रु0 लाखों में
1.	संयंत्र और मशीनरी	310.00
2.	रेलवे यार्ड	1420.00
	कुल	1730.00

अनुमानित संयंत्र और मशीनरी संवर्धन स्टील कार्गो के प्रहस्तन के लिए 32 टन फोर्कलिफ्ट की 2 सं. की खरीद के लिए है। टीएमआईएलएल का मत है कि फोर्कलिफ्टों की तैनाती से प्रहस्तन की गुणवत्ता में सुधार होगा और नुकसानों में कमी आएगी। टीएमआईएलएल ने उपस्कर की लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है।

रु. 1420 लाख के पूंजी संवर्धन एलएल-6 में रेलवे लिंक और एलएल-6 में रेलवे लाइन और कार्यालय भवन के लिए है। यहां भी, टीएमआईएलएल ने पूंजी संवर्धनों की लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि वे एलएल-6 में रेलवे लाइन का निर्माण करने के लिए सफल बोलीदाता का चयन करने और कार्य आदेश जारी करने की प्रक्रिया में हैं।

हमें केओपीटी के विचारों से कोई लाभ नहीं हुआ क्योंकि वे टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित पूंजी निवेशों पर टिप्पणी में अपनी असमर्थता व्यक्त कर चुके हैं। इस संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है, टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान समीक्षा किए जाने के अधीन।

पहले यह भी बताया गया है कि रेलवे लिंक और साइडिंग में रु० 220 लाख का निवेश, जो वर्ष 2014-15 में स्थानांतरित किया गया है, लेखा में लिया गया है।

- (iii) वर्ष 2015-16 में, टीएमआईएलएल ने रेलबद्ध स्टील कार्गो के भंडारण के लिए सुविधा सृजित करने हेतु 3000 वर्ग मी. कवर शैड के निर्माण और प्लॉट का विकास करने के लिए रु० 500 लाख की राशि की अनुमान लगाया है। इस संबंध में, यह याद किया जाए कि अक्टूबर, 2011 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, टीएमआईएलएल ने कवर शैड के निर्माण के लिए निवेश का प्रस्ताव किया था। तथापि, टीएमआईएलएल ने पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान यह निवेश किया दिखाई नहीं देता है, जैसाकि इसके द्वारा प्रस्तावित किया गया था। दिया गया है कि रेलवे संपर्क वर्ष 2014-15 में शुरू होगा, कवर शैड में प्रस्तावित निवेश रु० 500 लाख को इस विश्लेषण के लेखा में लिया गया है।

(ख) कार्य पूंजी:

- (i) टीएमआईएलएल ने कार्य पूंजी के अपने अनुमानों के हिस्से के रूप में विविध देनदारियों पर विचार नहीं किया है।
- (ii) टीएमआईएलएल ने उक्त वर्षों के लिए वस्तुसूची के रूप में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षणलागत के 50 प्रतिशत पर विचार किया है। टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि यह 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट के अनुसार है। अनुमानित वस्तुसूची मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में किए गए संशोधन की गणना के साथ है, जैसाकि पहले चर्चा की गई है।
- (iii) रोकड़ शेष उपरिव्ययों सहित एक माह के प्रचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है।
- (iv) रु० 141.61 लाख की प्रतिभूमि जमा राशि विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए सुविचारित की गई है जैसाकि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान किया गया था।
- (v) टीएमआईएलएल ने विचाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित मौजूदा देयताओं के आंकड़े नहीं भेजे हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, बर्थ सं. 12 के लिए प्रासंगिक मौजूदा देयताएं पिछली अवधि के लिए परिकलित की गई हैं। पिछले वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2012-13 के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों और मौजूदा देयताओं के बीच औसत अनुपात के आधार पर, मौजूदा देयताएं वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित की गई हैं। इस प्रकार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कार्य पूंजी (मौजूदा परिसंपत्तियां घटाव मौजूदा देयताएं) रु० 40.74 लाख, रु० 44.93 लाख और रु० 47.41 लाख परिगणित होता है।

(xxv) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम 1956 के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति पर अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानों, जो भी अधिक हो, के आधार पर स्वीकृत किया जाना चाहिए। एलए परिसंपत्तियों के लिए जीवनकाल प्रतिमान निर्धारित नहीं करता है। हालांकि टीएमआईएलएल ने मूल्यहास की गणना के मामले में पृथक गणनाएं नहीं भेजी हैं, परन्तु इसने पुष्टि की है कि उन्होंने कम्पनी अधिनियम/प्रबंधन अनुमानन के आधार पर मूल्यहास का अनुमान लगाया है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। वर्ष 2013-14 से 2014-15 तक रेलवे लाइन से संबंधित पूंजी लागत का अंतरण, जैसाकि पहले चर्चा की गई है, मूल्यहास की गणना करते समय ध्यान में रखा गया है।

(xxvi) टीएमआईएलएल ने बताया है कि बर्थ सं. 12 की क्षमता 11.24 लाख मी.ट. प्रतिवर्ष है, 70 प्रतिशत उपयोगिता के साथ 365 दिनों के योजनाबद्ध कार्गो मिश्रण के पैटर्न का अनुसरण करते हुए 4400 मी.ट. प्रतिदिन की औसत जलयान दिवस आउटपुट दर पर विचार करते हुए। हमें इस संबंध में केओपीटी के विचारों का कोई लाभ नहीं हुआ। तथापि, यह याद किया जाए कि वर्ष 2008 के दौरान टीएमआईएलएल के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान केओपीटी ने टीएमआईएलएल की क्षमता 10.7 लाख टन संप्रेषित की थी। 11.24 लाख टन की के अनुमानित यातायात और क्षमता पर विचार करते हुए, यह क्षमता उपयोग वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः 68.68 प्रतिशत, 76.63 प्रतिशत और 76.63 प्रतिशत परिगणित होती है। चूंकि अनुमानित क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत की अधिकतम सीमा से अधिक है, इसलिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 16 प्रतिशत की अधिकतम दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है।

(xxvii) (क) उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-II रूप में संलग्न किया गया है। टीएमआईएलएल में प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर लागत विवरण द्वारा प्रकट परिणाम नीचे दी गई तालिका में यथा निर्दिष्ट सारबद्ध किए गए हैं:-

अक्टूबर, 2011 में अनुमोदित प्रशुल्क के स्तर पर टीएमआईएलएल के परिणामों का सार।

क्र.सं.	विवरण	प्रचालन आय (रु० करोड़ों में)				निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) (रु० करोड़ों में)				प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष(+)/ घाटा(-)			औसत अधिशेष/ घाटा %
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	
1 टीएमआईएलएल	समग्र	23.35	24.79	26.38	74.52	-10.15	-18.34	-20.58	-49.08	-43.48%	-73.99%	-78.03%	-65.17%

- (ख) जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, टीएमआईएलएल को वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान लगभग रु 49.08 करोड़ का घाटा होगा यदि वह वर्ष 2011 में निर्धारित प्रशुल्क के स्तर पर सुविधा का प्रचालन करता है। यह घाटा रु 4.60 करोड़ राशि के पूर्व अधिशेष की शेष तीन किस्तों के समायोजन के बाद है और वर्ष 2010-11 से 2012-13 से संबंधित पूर्व घाटे का 50 प्रतिशत यानि राशि रु 2.94 करोड़ है, जैसाकि पहले चर्चा की गई है।
- (ग) इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के लिए लगने वाले समय और लीड समय जिसके बाद पर विचार करते हुए जिसके बाद टीएमआईएलएल का संशोधित दरमान लागू होगा, यह लगभग जुलाई, 2014 होगा। इस प्रकार, सामान्य परिस्थितियों में, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए घाटा जुलाई 2014 से मार्च 2016 तक 1 वर्ष और 9 महीनों की शेष प्रशुल्क वैधता अवधि में पूरा करना होगा। सामान्य तौर पर, प्रशुल्क निर्धारण आदेश केवल भावी प्रभाव से लागू किए जाते हैं। ऐसे आदेशों को पूर्वव्यापी प्रचालन देने से (नजरअंदाज योग्य) मुश्किलें पैदा होंगी, लेखांकन मुश्किलों के अलावा। आपवादिक मामलों में, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.8 में यथा विनिर्दिष्ट उल्लिखित कारणों से पूर्वव्यापी प्रभाव दिया जा सकता है। तथापि, टीएमआईएलएल मामले में, उल्लिखित नीति से विपथन की मांग करने वाली विशेष परिस्थितियां हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को निदेश दिया है कि अप्रैल, 2013 से मार्च, 2016 अवधि के लिए एचडीसी में बर्थ सं. 12 के लिए टीएमआईएलएल पर लागू दरों की अनुसूची का निपटान किया जाए। अतः, यह प्राधिकरण अप्रैल, 2013 से पूर्वव्यापी प्रभाव से प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए उच्च न्यायालय निदेश से बंधा हुआ है।

इस संबंध में, यहां पर दोहराना प्रासंगिक है कि टीएमआईएलएल ने माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुसार अप्रैल, 2013 से जून, 2014 तक 15 महीनों की अवधि के लिए प्रशुल्क के 2008 स्तर पर प्रशुल्क की वसूली जारी रखे हुए हैं जबकि यथा चर्चा की गई वित्तीय स्थिति प्रशुल्क के 2011 स्तर पर आधारित है। इस प्रकार, यद्यपि टीएमआईएलएल प्रशुल्क के 2011 स्तर पर घाटे में है, प्रशुल्क के 2008 स्तर पर घाटा प्रशुल्क के 2011 स्तर पर घाटे की तुलना करने पर कम रहेगा। अतः, जुलाई, 2014 के बाद टीएमआईएलएल पर सेवाएं प्राप्त करने वाले उपयोक्ताओं पर प्रशुल्क के 2008 स्तर पर घाटे पर प्रशुल्क के 2011 स्तर की वजह से होने वाले अतिरिक्त घाटे का बोझ डालना उपयुक्त नहीं होगा।

अतः, इस संबंध में एक गणना की गई है जिसे **अनुबंध-III** रूप में संलग्न किया गया है।

गणना के आधार पर, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(रु करोड़ों में)

विवरण	प्रशुल्क के 2008 स्तर पर		प्रशुल्क के 2011 स्तर पर	
	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15
		3 माह		3 माह
निवल घाटा	-5.53	-2.95	-10.15	-4.59
कुल निवल घाटा	-8.48		-14.74	
1 वर्ष 3 माह के लिए भिन्नता घाटा	-6.27			
प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 माह के लिए प्रशुल्क के 2011 स्तर पर घाटा	-34.34			
प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 महीनों में प्रशुल्क के 2011 स्तर पर वसूल किया जाने वाला घाटा	-40.61			
प्रशुल्क के 2011 स्तर पर शेष 1 वर्ष एवं 9 माह की प्रचालन आय	44.97			
प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में कुल घाटा	-90.30%			

उपर्युक्त से, यह देखा जा सकता है कि प्रशुल्क के 2011 स्तर पर टीएमआईएलएल को तदनुरूपी अवधि के लिए प्रशुल्क के 2008 स्तर पर रु 8.47 करोड़ के घाटे के स्थान पर अप्रैल, 2013 से जून, 2014 अवधि के लिए रु 14.74 करोड़ का घाटा होगा। इसलिए, अप्रैल, 2013 से जून, 2014 तक की अवधि से संबंधित सम्पूर्ण घाटे की बजाय, केवल आन्तरिक घाटे की वसूली करना ही उपयुक्त होगा। यह तदनुरूपी अवधि के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रशुल्क के 2008 स्तर की वसूली को मान्यता देने के बाद ही संभव है। दिया गया है कि माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को निदेश दिया है कि 1 अप्रैल 2013 से 31 मार्च 2016 अवधि के लिए टीएमआईएलएल का प्रशुल्क निर्धारित किया जाए, और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि टीएमआईएलएल का प्रशुल्क कार्यान्वयन अप्रैल, 2013 से मार्च 2016 अवधि के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है, 1 अप्रैल, 2013 से 30 जून, 2014 के बीच प्रदत्त सेवाओं के लिए टीएमआईएलएल द्वारा वास्तव में वसूल किए गए प्रशुल्क का 2008 स्तर अप्रैल, 2013 से प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन की सीमा तक वास्तविक प्रशुल्क के रूप में सुविचारित किया जा सकता है। सावधानी उपाय के रूप में, यह देखा जाना चाहिए कि अप्रैल 2013 से जून, 2014 के बीच की अवधि के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु टीएमआईएलएल द्वारा वसूल किए जा रहे प्रशुल्क के 2008 स्तर की मान्यता माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत किए गए 2011 के प्रशुल्क आदेश के प्रति टीएमआईएलएल की चुनौती से प्रभावित नहीं होना चाहिए।

रु 6.27 करोड़ पर 1 वर्ष 3 माह के लिए भिन्न-भिन्न घाटे और प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 माह के लिए प्रशुल्क के 2011 स्तर पर घाटे रु 34.34 करोड़ को लेखा में लेते हुए, प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 माह में प्रशुल्क के 2011 स्तर पर वसूल किया जाने वाला

घाटा रु0 40.61 करोड़ परिगणित होता है। रु0 44.97 करोड़ पर प्रशुल्क के 2011 स्तर पर शेष 1 वर्ष 9 माह की प्रचालन आय पर विचार करते हुए, प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में कुल घाटा 90.30 प्रतिशत परिगणित होता है।

- (घ) प्रस्तावित मसौदा दरमान में, यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने विभिन्न प्रशुल्क मदों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है। गतिविधि विशेष में प्रत्येक कार्गो मद के लिए वृद्धि का प्रस्तावित प्रतिशत भिन्न-भिन्न देखा गया है। दूसरे शब्दों में, प्रत्येक गतिविधि के अधीन, वृद्धि का भिन्न प्रतिशत विभिन्न कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित किया गया है, प्रत्येक गतिविधि के अधीन पूरे बोर्ड पर वृद्धि करने की बजाय। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने टीएमआईएलएल के लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति के साथ प्रस्तावित मसौदा दरमान में मांग की गई प्रत्येक गतिविधि के अधीन विभिन्न कार्गो मदों के लिए वृद्धि के भिन्न भिन्न प्रतिशत से अंतर-संबंध के लिए जरूरी गणनाओं के साथ विश्लेषण करने का अनुरोध किया है।

इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने कोई ऐसा विश्लेषण और गणनाएं नहीं भेजी हैं। इसने साधारणतः यही कहा है कि विभिन्न कार्गो के लिए दरों में अलग-अलग वृद्धि मौजूदा तुलनीय बाजार दरों की प्रासंगिकता के आधार पर मांग की गई है। टीएमआईएलएल ने अपने निकटतम प्रतिस्पर्धी की दरों के बराबर व्यवस्थित करने की कोशिश करने की बात भी कही है ताकि प्रतिस्पर्धा बनी रहे और दरों में अक्रास द बोर्ड वृद्धि प्रचालकों को बनाए रखने के लिए उपयुक्त नहीं होगा।

जैसाकि 2005 दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है, लागत जमा दृष्टिकोण के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण/संशोधन होना चाहिए। टीएमआईएलएल द्वारा यथा उल्लिखित, दरों में प्रस्तावित वृद्धि उनके द्वारा प्रस्तावित है ताकि वे अपने प्रतिस्पर्धियों के साथ प्रतिस्पर्धा में रह सकें। चूंकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित कारण 2005 दिशानिर्देशों के दायरे में नहीं आते हैं और जरूरी गणनाओं के अभाव में, यह प्राधिकरण वृद्धि का भिन्न प्रतिशत प्रदान करने की स्थिति में नहीं है। इसलिए, पहले की गई चर्चा के अनुसार, टीएमआईएलएल की समग्र लागत स्थिति द्वारा निर्दिष्ट घाटा स्थिति के आधार पर टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के 2011 स्तर में अक्रास द बोर्ड वृद्धि प्रदान की गई है।

- (ङ) तदनुसार, अनुमानन त्रुटि, यदि कोई हो, के लिए मार्जिन रखते हुए, यह प्राधिकरण 01 जुलाई, 2014 से मार्च, 2016 तक लागू किए जाने वाले टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के 2011 स्तर पर 90 प्रतिशत (पूर्णांकित) की अक्रास द बोर्ड वृद्धि प्रदान करने के लिए प्रवृत्त है।

- (च) जैसाकि पहले बताया गया है, विभिन्न प्रतिशत पर टीएमआईएलएल द्वारा मांग की गई वृद्धि प्रशुल्क के मार्च, 2008 स्तर से अधिक है। पहले यह भी बताया गया है कि अक्टूबर, 2011 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क का 2011 स्तर प्रशुल्क के 2008 के स्तर से कम है। प्रशुल्क के मार्च, 2008 स्तर की तुलना करने पर, प्रशुल्क का अक्टूबर, 2011 स्तर, 1 जुलाई 2014 से मार्च 2016 अवधि के लिए लागू नया प्रशुल्क प्रशुल्क की सभी मदों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क, 1 जुलाई, 2014 से 31 मार्च 2016 (21 माह) तक प्रभावी निम्नलिखित प्रशुल्क मदों के लिए दरों के सिवाय सभी प्रशुल्क मदों के लिए 1 जुलाई, 2014 से मार्च, 2016 तक अवधि के लिए लागू नया प्रशुल्क 1 अप्रैल, 2013 से 31 मार्च, 2016 (36 माह) अवधि के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरों से अधिक पाया गया है:-

- (i) परियोजना कार्गो, मशीनरी और कल-पुर्जों (इमोबाइल मदें) के लिए घाटशुल्क प्रभार
- (ii) लकड़ी के लट्टों/टिम्बर/विनीर के लिए घाटशुल्क प्रभार
- (iii) परियोजना कार्गो, मशीनरी और कल-पुर्जों (इमोबाइल मदें) के लिए ऑन-बोर्ड प्रभार
- (iv) कंटेनर के लिए लदाई/उतराई/रि-स्टेकिंग प्रभार
- (v) निम्न के लिए परिवहन प्रभार
  - (क) सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो
  - (ख) 20 टन से कम ट्यूब और पाइप, लकड़ी के लट्टे, लौहा एवं स्टील, न्यूजप्रीट
  - (ग) परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा कलपुर्जे, उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित
  - (घ) कंटेनर
- (vi) वैगनों को खोलने, साफ करने तथा बन्द करने के लिए प्रेषण संबंधित सेवाएं।
- (vii) अकुशल लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभार।
- (viii) उर्वरकों तथा अन्य बल्क कार्गो, एचआरसी/सीआरसी आयातों के लिए एचएमसी हेतु उपस्कर किराया प्रभार
- (ix) 20 मी.ट. से अधिक क्षमता की फोर्कलिफ्टों के लिए उपस्कर सहायता प्रभार

सभी प्रशुल्क मदों (ऊपर सूचीबद्ध प्रशुल्क मदों को छोड़कर) के लिए 1 जुलाई, 2014 से 31 मार्च, 2016 (21 माह) तक प्रभावी प्रशुल्क की स्थिति अप्रैल, 2013 से 31 मार्च, 2016 तक (36 माह) अवधि के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क की अपेक्षा अधिक होगी क्योंकि यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने अप्रैल, 2013 से मार्च, 2016 तक सम्पूर्ण अवधि के लिए लागू किए जाने हेतु एक समान दरमान का प्रस्ताव किया है, जबकि, प्रशुल्क के दो भिन्न सैट अप्रैल, 2013 से मार्च, 2016 अवधि के दौरान लागू किए जाने के लिए अब अनुमोदित किया जा रहा है। चूंकि अप्रैल, 2013 से जून, 2014 अवधि के लिए अनुमोदित प्रशुल्क का स्तर टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरों से कम है, इसलिए जुलाई 2014 से मार्च 2016 अवधि के लिए लागू प्रशुल्क अधिक दिखाई देता है क्योंकि टीएमआईएलएल अप्रैल 2013 से जून 2014 अवधि से संबंधित अन्तर घाटा पूरा कर सके। यह भी उल्लेखनीय है कि हालांकि 1 जुलाई, 2014 से 31 मार्च, 2016 अवधि के लिए अनुमोदित प्रशुल्क टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क से अधिक पाया गया है, सिवाय ऊपर सूचीबद्ध कुछ प्रशुल्क मदों के, 1 अप्रैल, 2013 से 31 मार्च, 2016 तक सम्पूर्ण प्रशुल्क चक्र हेतु अनुमोदित प्रशुल्क वृद्धि रु0



4908.32 लाख का अनुमानित घाटा पूरा करने के लिए है जबकि मौजूदा 2011 दरों पर अनुमानित राजस्व पर प्रस्तावित दरों की वसूली द्वारा टीएमआईएलएल द्वारा मांगी की गई अतिरिक्त अनुमानित राजस्व रु0 5041.87 लाख के उच्चतर स्तर पर प्रस्तावित की गई है। टीएमआईएलएल द्वारा मांग की गई रु0 5041.87 लाख की राजस्व वृद्धि के उच्चतर स्तर के स्थान पर 1 अप्रैल, 2013 से 31 मार्च, 2016 अवधि के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार घाटे को पूरा करने के लिए केवल रु0 4908.32 का अतिरिक्त राजस्व अर्जित होने का अनुमान है। उपर्युक्त स्थिति दर्शाती तालिका नीचे दी गई है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	कुल
(i).	(टीएमआईएलएल द्वारा यथा अनुमानित) प्रस्तावित दर पर आय	3,622.43	4,233.97	4,481.19	12,337.59
(ii).	मौजूदा दर पर अनुमानित आय यदि 2011 दर टीएमआईएलएल द्वारा कार्यान्वित की गई थी।	2,178.53	2,479.19	2,638.00	7,295.72
(iii).	2011 दरों पर राजस्व में प्रस्तावित दरों पर अतिरिक्त राजस्व (iii) = (i) घटाए (ii)	1,443.90	1,754.78	1,843.19	5,041.87
(iv).	2011 दरों पर टीएमपी विवरण के अनुसार निवल घाटा	(-) 1,015.44	(-) 1,834.40	(-) 2,058.48	(-) 4,908.32

यह स्थापित करता है कि 1 जुलाई, 2014 से 31 मार्च, 2016 तक 21 महीनों की अवधि के लिए अनुमोदित प्रशुल्क से टीएमआईएलएल को कोई अनावश्यक लाभ नहीं होगा।

(xxviii). यह याद रखा जाए कि इस प्राधिकरण ने अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में टीएमआईएलएल को सलाह दी थी कि अपने अंतरिक सिस्टम को सुधारे ताकि यह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय अलग-अलग गतिविधियों के लिए लागत व्योरो द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार कर सके। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने कहा है कि प्रत्येक उप गतिविधि के लिए विस्तृत लागतकरण व्यावहारिक रूप से असंभव है। टीएमआईएलएल ने भी कहा है कि उसके दरमान में प्रस्तावित कई दरें वास्तविक उप-संवित्तित लागतों और/अथवा बाजार दर के समान हैं। तथापि, टीएमआईएलएल को दोबारा सलाह दी जाती है कि उसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय अलग-अलग गतिविधियों के लिए लागत व्योरो द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार करने का प्रयास करे।

(xxix). टीएमआईएलएल ने 'टीएमआईएलएल परिसर' शब्दावली की परिभाषा को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है ताकि 'आबंटित किसी अतिरिक्त भूमि' को शामिल किया जा सके। चूंकि टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार केओपीटी द्वारा अतिरिक्त भूमि आबंटित करता है, इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रस्तावित टीएमआईएलएल परिसर की परिभाषा में संशोधन अनुमोदित किया गया है।

(xxx). 'विलंबशुल्क' की मौजूदा परिभाषा में लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र पर भंडारित कार्गो को विलंबशुल्क के परिदृश्य से अलग रखने के लिए कहा गया है। टीएमआईएलएल ने यह करने के लिए उक्त परिभाषा में संशोधन का प्रस्ताव किया है ताकि 'लाइसेंस अवधि के दौरान' शब्दावली को हटाया जा सके, जो केओपीटी की परिभाषा के अनुसार हो सके।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रस्तावित संशोधन से पत्तन उपयोक्ता द्वारा क्षेत्र खाली किए जाने तक और दोहरी वसूली से बचने के लिए आबंटित क्षेत्र पर भंडारित कार्गो पर लाइसेंस शुल्कों की वसूली करने के लिए टीएमआईएलएल समर्थ होगा। चूंकि उक्त टिप्पणी विलंबशुल्क की परिभाषा को स्पष्टता प्रदान करती है, इसलिए उक्त नोट को शामिल करना अनुमोदित किया गया है।

(xxxi). टीएमआईएलएल ने 'माह' की मौजूदा परिभाषा को संशोधित करने का प्रस्ताव किया ताकि मौजूदा 30 लगातार केलेंडर दिनों के स्थान पर 31 लगातार केलेंडर दिवस भी हो सकें। लाइसेंसदाता पत्तन केओपीटी का दरमान एवं केओपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनल के दरमान 'माह' को 30 लगातार दिनों के रूप में परिभाषित करते हैं। केवल टीएमआईएलएल पर भिन्न परिभाषा के निर्धारण से उपयोक्ता समूहों के बीच भ्रम की स्थिति पैदा हो सकती है। टीएमआईएलएल ने अपने समक्ष पेश कोई मुश्किलें स्पष्ट नहीं की हैं, यदि मौजूदा परिभाषा जारी रहती है। इसलिए, मौजूदा परिभाषा बिना किसी बदलाव के जारी रहती है।

(xxxii). टीएमआईएलएल ने 'ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण' की मौजूदा परिभाषा को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है ताकि ऑन बोर्ड प्रहस्तन अथवा लदाई/उतराई प्रभारों अथवा विविध प्रभारों अथवा अनुषंगी प्रकृति की सेवाओं के दायरे में शामिल सेवाओं को शामिल नहीं किया जा सके, ताकि बेहतर स्पष्टता और सेवाओं के लिए उपयोक्ता को भुगतान के विकल्प दिए जा सकें जब टीएमआईएलएल से सेवाएं प्राप्त की जाती हैं।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' के लिए दरें निर्धारित करती पृथक अनुसूची 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' की वसूली के अधीन शामिल विभिन्न सुविधाओं को सूचीबद्ध करती है। 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' के लिए परिभाषा का निर्धारण और दरमानों में कहीं भी सेवाओं की पृथक सूची, से भ्रम पैदा हो सकता है। विशेष प्रश्न पूछने के बावजूद, टीएमआईएलएल ने स्पष्ट नहीं किया है कि क्या 'ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण' की मौजूदा परिभाषा में प्रस्तावित संशोधन 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' की अनुसूची के अधीन सूचीबद्ध मौजूदा सेवाओं से सौहार्दपूर्ण होगी। अतः ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए मौजूदा परिभाषा को बिना किसी बदलाव के जारी रखा गया है।

- (xxxiii). टीएमआईएलएल के दरमानों में शामिल परिभाषा के अनुसार, 'पोतांतरण' का अर्थ अन्य पत्तन/पत्तनों के गंतव्य के लिए दूसरे समुद्रगामी पोत/बार्ज को समुद्रगामी पोत/बार्ज से कार्गो/कंटेनर का स्थानांतरण होगा। टीएमआईएलएल ने कुछ प्रचालनात्मक कारण से पोत से कोई कार्गो उतारने का प्रस्ताव किया है और तत्पश्चात् उसी पोत में लादा गया है, पोतांतरण के दायरे के भीतर।

अन्य महापत्तनों जैसे कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी), मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी), पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और केओपीटी के दरमानों में यथा शामिल 'पोतांतरण' के लिए परिभाषा में कुछ प्रचालनात्मक कारण से पोत से कार्गो की उतराई और बाद में उसी पोत में लदाई का प्रचालन शामिल नहीं है। टीएमआईएलएल ने उक्त संशोधन का प्रस्ताव करने के लिए किसी जरूरत के बारे में नहीं बताया है। मौजूदा परिभाषा अपरिवर्तित रहेगी।

- (xxxiv). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, प्रस्तावित टिप्पणी 3(vii)(ख) 14.75 प्रतिशत पर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

- (xxxv). टीएमआईएलएल ने तत्संबंधी अनुसूचियों में कुछ नई कार्गो मदों के नाम शामिल करते हुए और कुछ नामों की छंटाई करते हुए घाटशुल्क प्रभार और ऑन बोर्ड प्रभारों की वसूली के दायरे को बढ़ाने का प्रस्ताव किया है ताकि इसे मुख्य मद समूह के हिस्से के रूप में शामिल किया जा सके। टीएमआईएलएल ने कहा है कि कार्गो की प्रकृति और प्रहस्तन की लागत में एकरूपता लाने के लिए नई कार्गो मदों को शामिल किया गया है। चूंकि दायरे को बढ़ाने से और स्पष्टता आएगी और विसंगति के लिए दायरा कम होगा, इसलिए घाटशुल्क अनुसूची का प्रस्तावित युक्तिकरण और ऑन बोर्ड प्रभार अनुसूची अनुमोदित की गई है।

- (xxxvi). टीएमआईएलएल ने खंड 4.1 के क्र.सं. 4 के लिए मौजूदा क्र.सं. 3 और खंड 5.1 की प्रस्तावित क्र.सं. 2 के लिए मौजूदा क्र.सं. 2 इस आधार पर कार्गो मद 'बैग कार्गो' के स्थानांतरण का प्रस्ताव किया है कि बैग कार्गो ब्रेक-बल्क कार्गो के समान हैं। यह बैग कार्गो के मौजूदा ऑन बोर्ड प्रभारों में लगभग 116 प्रतिशत वृद्धि और मौजूदा घाटशुल्क दर में लगभग 14 प्रतिशत कटौती करने का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने कहा है कि चूंकि उन्होंने इस शीर्ष के प्रति किसी मात्रा का अनुमान नहीं लगाया है, इसलिए वर्गीकरण में प्रस्तावित बदलाव की वजह से होने वाली कोई वित्तीय विवीक्षा नहीं होगी। इस स्थिति के आधार पर कि बैग कार्गो के मामले में प्रस्तावित श्रेणी अधिक उपयुक्त है और दिया गया है कि उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं की गई है, इसलिए इस संबंध में टीएमआईएलएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

- (xxxvii). टीएमआईएलएल ने 'ऑन-बोर्ड प्रभार अनुसूची' में यथा उल्लिखित किसी श्रेणी के अधीन नहीं आने वाले कवर कार्गो के लिए ऑन-बोर्ड प्रभारों के रूप में ₹0 110/- प्रति मी.ट. की दर शामिल की है। इसी तरह, टीएमआईएलएल ने 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण अनुसूची' में यथा उल्लिखित किसी श्रेणी के अधीन नहीं आने वाले कवर कार्गो के लिए ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के रूप में ₹0 185/- प्रति मी.ट. की दर शामिल की है। टीएमआईएलएल का मत है कि कई बार आयातित मशीनें और अन्य अति आयातीय कार्गो सीमाशुल्क वर्गीकरण के अनुसार परियोजना कार्गो श्रेणी के अधीन नहीं आते हैं और वे "अन्य कार्गो" के अधीन समूहित किए गए हैं। इस प्रकार, टीएमआईएलएल ने तत्संबंधी ऑन बोर्ड प्रभार अनुसूची और ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण अनुसूची में परियोजना कार्गो के लिए यथा लागू उसी दर का प्रस्ताव किया है। टीएमआईएलएल ने भी कहा है कि कार्गो की ऐसी श्रेणी परियोजना कार्गो का हिस्सा होगी। दिया गया है कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दर परियोजना कार्गो के प्रशुल्क के बराबर है और कि परियोजना कार्गो से आय को ऐसी कार्गो मदों से आय में लिया गया है, टीएमआईएलएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है। तथापि, उक्त श्रेणी के लिए दर तत्संबंधी अनुसूचियों में परियोजना कार्गो के लिए अनुमोदित दर तक सीमित है।

- (xxxviii). प्रस्तावित खंड 8.1 के अधीन, टीएमआईएलएल ने 20 टन से अधिक और 35 टन तक भार वाले अपने पैकेजों सहित परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा कलपुर्जों के परिवहन के मामले में ₹0 260/- प्रति मी.ट. की वसूली करने के लिए नया क्र.सं. 4 शामिल किया है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने सुरक्षा व्यवस्थाओं के साथ विशेष प्रकार के वाहनों की अपेक्षा वाले कार्गो की प्रकृति को लेखा में लेते हुए और ऐसे कार्गो के लिए परिवहन की बाजार दर के आधार पर दर का प्रस्ताव किया है।

विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, टीएमआईएलएल ने लागत व्योरे और ₹0 260/- प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए जरूरी गणनाएं नहीं भेजी हैं। टीएमआईएलएल ने ऐसे कार्गो के लिए परिवहन की बाजार दर के समर्थन में कोई दस्तावेज भी नहीं देखे हैं। अपेक्षित व्योरो के अभाव में और टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर कि इसने ऐसे कार्गो के यातायात का पूर्वानुमान नहीं लगाया है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

- (xxxix). प्रस्तावित खंड 10.1 के अधीन, टीएमआईएलएल ने आईटी-12 केटरपिलर के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों के लिए ₹0 6600/- प्रति पारी वसूली प्रस्तावित करते हुए नया क्र.सं. 7 शामिल किया है। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, टीएमआईएलएल ने ₹0 6600/- प्रति पारी की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए जरूरी गणनाएं भेजी हैं। अपेक्षित व्योरो के अभाव में और टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर कि इसने उपस्कर के उपयोग से किसी आय का पूर्वानुमान नहीं लगाया है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

- (xL). प्रस्तावित खंड 10.1 के अधीन, टीएमआईएलएल ने 20 मी.ट. से अधिक क्षमता के फोर्कलिफ्टों के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों के लिए ₹0 17600/- प्रति पारी की वसूली प्रस्तावित करते हुए नया क्र.सं. 11(क) शामिल किया गया है। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, टीएमआईएलएल ने लागत व्योरे और ₹0 17600/- प्रति पारी की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए जरूरी गणनाएं नहीं भेजी हैं। अपेक्षित व्योरो के अभाव में और टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर कि इसने उपस्कर के उपयोग से किसी आय का पूर्वानुमान नहीं लगाया है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

- (xLi). प्रस्तावित खंड 10.1 के अधीन, टीएमआईएलएल ने ऑन बोर्ड उपस्कर प्रचालन के लिए लेवी प्रस्तावित करते हुए नया क्र.सं. 11(ख) शामिल किया है, जहां इसने सभी शुष्क बल्क कार्गो के मामले में रु0 6.50 प्रति मी.ट. की लेवी और एचआरसी/सीआरसी, प्लेटों शीटों, डब्ल्यूआरसी, ट्यूबों/पाइपों के मामले में रु0 13/- प्रति मी.ट. लेवी का प्रस्ताव किया है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि ऐसे उपयोक्ताओं की सुविधा के लिए दरें प्रस्तावित की हैं जो कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रति मी.ट. दरें रखना चाहते हैं। टीएमआईएलएल ने यह भी कहा है कि वास्तविक पूर्व आंकड़ों के आधार पर और इसे 3 वर्षों की अवधि के लिए सुविचारित करते हुए प्रस्तावित की गई हैं।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि दिया गया है कि पूर्वकाल में उक्त प्रशुल्क मद के लिए कोई दर अनुमोदित नहीं की गई है, यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे वास्तविक पूर्व आंकड़ों के आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा दरें निर्धारित की गई हैं। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए लागत व्योरे और जरूरी गणनाएं नहीं भेजी हैं। अपेक्षित व्योरे के अभाव में, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दरों को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

- (xLii). अक्टूबर 2011 में अनुमोदित मौजूदा दरमान में, बेअर भूमि के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किरायों की वसूली के लिए एक प्रशुल्क मद है। अब आय गणना में, टीएमआईएलएल ने उक्त प्रशुल्क मद से प्लॉट किराया आय पर विचार नहीं किया है। टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्तावित दरमान में उक्त लेवी हटाने का प्रस्ताव भी किया है। तदनुसार उक्त प्रशुल्क लेवी निर्धारित नहीं की गई है।

- (xLiii). प्रति टन दर के अलावा एमएचसी के उपयोग के लिए पारी आधारित दर के निर्धारण का मुद्दा पर्याप्त रूप से जांचा गया है और पारी आधारित दर के लिए टीएमआईएलएल का प्रस्ताव मार्च और अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेशों में उल्लिखित कारणों से खारिज किया गया था। टीएमआईएलएल ने अब पहले से लिए गए निर्णय से विपथन की मांग करते हुए कोई असाधारण परिस्थितियां नहीं बताई हैं। अतः, प्रति टन आधार पर एमएचसी के उपयोग के लिए दर की वसूली जारी है।

- (xLiv). टीएमआईएलएल ने खंड 7.1 में क्र.सं. 2 पर सभी प्रकार के अयस्क और लौह अयस्क के मामले में जब कभी जरूरी होगा उच्च स्टेकिंग की वसूली के लिए नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है। नई प्रशुल्क मद के लिए दर क्र.सं. 7.1 के क्र.सं. 1 में यथा उल्लिखित अन्य बल्क कार्गो की लदाई/उतराई/रि-स्टेकिंग के लिए दर के बराबर प्रस्तावित की गई है। समानान्तरतः, 2011 में अनुमोदित दरमान के खंड 10 के क्र.सं. 12 पर यथा निर्धारित प्लॉट पर बल्क कार्गो की हाई हीपिंग के लिए दर निर्धारित करने से संबंधित प्रशुल्क मद हटाने का प्रस्ताव भी किया है। बताया गया है कि यह इसकी कुशलता में सुधार करने और ग्राहकों को इसका लाभ देने के लक्ष्य से है। हटाने के लिए प्रस्तावित प्लॉट पर बल्क कार्गो की हाई हीपिंग के लिए दर रु0 19.90 प्रति मी.ट. है, जबकि, उच्च स्टेकिंग के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित नई दर रु0 27.61 प्रति मी.ट. है।

रु0 19.90 प्रति मी.ट. की मौजूदा दर, यदि जारी रखने की अनुमति दी जाती है, रु0 37.81 प्रति मी.ट. में 90 प्रतिशत उध्वर्मुखी संशोधन किया जाएगा। दूसरी ओर, यदि अन्य बल्क कार्गो की लदाई/उतराई/रि-स्टेकिंग के लिए संशोधित दर बल्क कार्गो की हाई हीपिंग के लिए लागू की गई है, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है, दर रु0 33.14 प्रति मी.ट. परिगणित होती है जोकि रु0 37.81 प्रति मी.ट. की दर से कम देखी गई है। इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने केओपीटी की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर देते समय, बताया है कि उक्त प्रभार केवल तभी प्रभार्य होंगे यदि अतिरिक्त रि-स्टेकिंग के ग्राहक से अपेक्षा की जाती है। चूंकि यह केवल एक वैकल्पिक सेवा है और वह दर जो प्रभार्य होगी मौजूदा दर से कम होगी, यदि बढ़ोतरी के साथ जारी रखने की अनुमति दी जाती है, टीएमआईएलएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है। तथापि, इस संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी निम्नवत् संशोधित की गई है:—

‘जहां कहीं टीएमआईएलएल द्वारा प्लॉट पर हाई हीपिंग की जाी है, ग्राहक के अनुरोध पर, निर्यात लौह अयस्क/लौह अयस्क गुडिटकाओं की प्राप्ति के समय अथवा आयात कार्गो जैसे चूनापत्थर अथवा अन्य अयस्क की उतराई किए जाने के समय, ऐसी उच्च हीपिंग के लिए प्रभार लदाई/उतराई/स्टेकिंग प्रभारों के समान होंगे।’

- (xLv). खंड 7.3 जिसमें यह कहा गया है कि जहां पोत से कार्गो की उतराई के लिए होपर्स का इस्तेमाल किया जाता है और होपर्स का इस्तेमाल करते हुए डम्पर्स की लदाई की जाती है तब यह लदाई गतिविधि का एक प्रचालन गठित करेगा, पर मौजूदा शर्त को हटाने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा उद्धरित कारण है कि होपर ग्राहक मांग के आधार पर अलग से इस्तेमाल किए जाते हैं और प्रस्तावित क्र.सं. 7.1 का 1 कार्गो की लदाई/उतराई/रि-स्टेकिंग के लिए होपर्स के उपयोग का संदर्भ देता है। टिप्पणी हटाने का प्रस्ताव और क्र.सं. 1 पर उल्लेख करने के बीच संबंध जो होपर इस्तेमाल किए जाएंगे, पर्याप्त रूप से स्पष्ट नहीं हैं। अतः, मौजूदा व्यवस्था जारी रखें।

- (xLvi). टीएमआईएलएल ने यह करने के लिए प्रस्तावित खंड 7.1 के अधीन नई टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि जहां कहीं टीएमआईएलएल द्वारा केवल लेबर समर्थन उपलब्ध करवाया जाता है, रु0 50/- मी.ट. की समेकित दर परियोजना/किसी अन्य पैकेज/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में तट प्रहस्तन गतिविधि के लिए लेबर के प्रावधान के लिए लागू होगी। यह दर प्रचलित बाजार दर के आधार पर बताई गई है। चूंकि प्रस्तावित दर सेवा प्रदान करने की लागत पर आधारित नहीं है और चूंकि टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद से आने वाले अतिरिक्त राजस्व का अनुमान नहीं लगाया है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समय विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण अप्रैल 2013 से 30 जून, 2014 तक अवधि के लिए संशोधित प्रशुल्क के रूप में प्रशुल्क के 2008 स्तर को स्वीकार करता है। 1 अप्रैल, 2013 से 30 जून, 2014 अवधि के लिए दरमान **अनुबंध-IV (क)** रूप में संलग्न किया गया है। 01 जुलाई, 2014 से 31 मार्च 2016 अवधि के लिए दरमान **अनुबंध-IV (ख)** रूप में संलग्न किया गया है।

13.2. अनुबंध-IV (ख) में यथा शामिल टीएमआईएलएल के दरमान और शर्तें 01 जुलाई, 2014 से लागू होंगी और 31 मार्च 2016 तक प्रभावी रहेंगे। दरमान के लिए प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

13.3. टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर टीएमआईएलएल का प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण, किसी भी समय, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, देखता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकार किए गए अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण इसकी समीक्षा करने के लिए इसकी समीक्षा के समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करने के लिए टीएमआईएलएल को कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे विपथनों के लेखा पर प्रोद्भूत लाभ को 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार समायोजित किया जाएगा।

13.4. टीएमआईएलएल से यह अपेक्षा की जाती है कि तत्संबंधी लेखांकन वर्ष के बन्द होने के 60 दिनों के भीतर अपनी पृथक्कृत वार्षिक लेखे केओपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को भेजने होंगे। यदि टीएमआईएलएल विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर ऐसी सूचना देने में विफल रहता है तो केओपीटी टीएमआईएलएल के खिलाफ उपयुक्त कार्रवाई शुरू कर सकता है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण अपनी ओर से ही टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही शुरू कर देगा। इसके अलावा, भिन्नता का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में किया जाएगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2014]

#### अनुबंध-I

टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल)							
वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए टीएमआईएलएल के निष्पादन का विश्लेषण							
(रु० लाखों में)							
क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क आदेश 25 मार्च 2011 में विश्वास किए गए और आदेश दिनांक 10 अक्टूबर 2011 में यथा समीक्षित अनुमान			वास्तविक (प्रशुल्क के 2011 स्तर पर आय दर्शाने के लिए संशोधित)		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	कार्गो का यातायात (मी.ट. में)	1251502	1251502	1251502	1193775	850112	727870
I	प्रदत्त सेवाओं से आय	3393.35	2738.74	2609.95	3236.78	2074.62	2866.35
	कुल	3393.35	2738.74	2609.95	3236.78	2074.62	2866.35
II	प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)						
	प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर	536.78	556.96	577.91	534.46	537.68	618.57
	अनुपेक्षा लेबर	15.76	16.35	16.97	14.64	16.02	17.46
	उपस्कर चालन लागत	251.13	260.30	269.82	203.94	325.50	145.29
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	187.14	210.60	211.18	204.54	176.46	225.85
	उपस्कर किराया	3.79	3.79	3.93	39.62	1.04	4.40
	पट्टा किराये	207.96	247.07	259.42	179.58	190.68	224.77
	बीमा	38.82	40.03	45.03	28.45	28.81	27.25
	अन्य व्यय	409.30	428.91	460.30	449.76	384.56	344.05
		1650.68	1764.02	1844.56	1654.99	1660.75	1607.64
III	मूल्यहास	209.87	214.39	223.39	223.93	248.68	279.49
IV	उपरिव्यय						

	प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय	401.34	416.43	432.09	435.75	413.60	439.70
	सामान्य उपरिव्यय	13.97	14.49	15.04	20.40	91.13	106.17
		<b>415.31</b>	<b>430.92</b>	<b>447.13</b>	<b>456.15</b>	<b>504.73</b>	<b>545.87</b>
<b>V</b>	<b>प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	1117.49	329.41	94.87	901.71	-339.53	433.35
<b>VI</b>	<b>वित्त और विविध आय (एफएमआई)</b>						
	अन्य आय	0.00	0.00	0.00	0.04	150.02	0.05
	रियायत करार के अनुसार प्राप्तियोग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
	कुल	<b>0.55</b>	<b>0.62</b>	<b>0.70</b>	<b>0.59</b>	<b>150.64</b>	<b>0.75</b>
<b>VII</b>	<b>वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)</b>						
	भविष्य निधि में अंशदान	7.11	7.37	7.65	8.43	17.10	24.02
	कुल	<b>7.11</b>	<b>7.37</b>	<b>7.65</b>	<b>8.43</b>	<b>17.10</b>	<b>24.02</b>
<b>VIII</b>	<b>एफएमआई घटाव एफएमई (VI) – (VII)</b>	-6.56	-6.75	-6.95	-7.84	133.54	-23.27
<b>IX</b>	<b>अधिशेष – ब्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)</b>	<b>1110.93</b>	<b>322.65</b>	<b>87.91</b>	<b>893.87</b>	<b>-205.99</b>	<b>410.08</b>
<b>X</b>	<b>नियोजित पूंजी</b>	3785.47	3694.11	3972.06	3835.69	3510.63	3196.68
<b>XI</b>	<b>नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ</b>	605.67	591.06	635.53	613.71	561.70	511.47
<b>XII</b>	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) – (XI)</b>	505.25	-268.41	-547.62	280.16	-767.69	-101.39

अनुबंध-II

टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल)  
समेकित आय और लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक (प्रशुल्क के 2011 स्तर पर आय दर्शाने के लिए संशोधित)			प्रशुल्क के 2008 स्तर पर जनवरी 2014 में टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के 2011 स्तर पर टीएमपी द्वारा यथा समीक्षित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	यातायात (मी.ट. में)	1193775	850112	727870	765000	915000	915000	820000	915000	915000
<b>I</b>	<b>कुल प्रचालन आय</b>									
	कागो प्रहस्तन आय	3236.78	2074.62	2866.35	2042.40	2546.92	2719.87	1761.29	2052.48	2208.73
	अन्य				710.84	594.02	599.02	573.87	426.62	429.27
	<b>कुल</b>	<b>3236.78</b>	<b>2074.62</b>	<b>2866.35</b>	<b>2753.24</b>	<b>3140.94</b>	<b>3318.89</b>	<b>2335.16</b>	<b>2479.09</b>	<b>2638.00</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>									
	प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर	534.46	537.68	618.57	699.59	748.56	800.96	699.59	733.96	785.33
	अनुरक्षण लेबर	14.64	16.02	17.46	32.06	34.31	36.71	32.06	34.31	36.71
	उपस्कर चालन लागतें	203.94	325.50	145.29	304.24	342.12	368.48	308.85	342.24	368.61
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	204.54	176.46	225.85	213.03	244.56	260.25	172.80	234.02	254.24
	उपस्कर किराया	39.62	1.04	4.40	12.00	15.00	15.00	12.00	15.00	15.00
	पट्टा किराये	179.58	190.68	224.77	234.43	244.30	255.16	240.78	246.50	252.35
	बीमा	28.45	28.81	27.25	29.52	46.82	51.82	29.48	51.04	59.61
	अन्य व्यय	449.76	384.56	344.05	512.65	815.07	1,016.79	540.14	807.09	1,006.22
	<b>कुल</b>	<b>1654.99</b>	<b>1660.75</b>	<b>1607.64</b>	<b>2037.52</b>	<b>2490.74</b>	<b>2805.17</b>	<b>2035.69</b>	<b>2464.15</b>	<b>2778.07</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>	223.93	248.68	279.49	403.11	511.47	540.88	397.93	511.58	540.99
<b>IV</b>	<b>उपरिव्यय</b>									
	प्रबंधन तथा	435.75	413.60	439.70	470.48	503.42	538.66	470.48	503.42	538.66

	प्रशासन उपरिव्यय									
	सामान्य उपरिव्यय	20.40	91.13	106.17	113.45	121.40	129.89	113.60	121.55	130.06
	<b>कुल</b>	<b>456.15</b>	<b>504.73</b>	<b>545.87</b>	<b>583.94</b>	<b>624.81</b>	<b>668.55</b>	<b>584.08</b>	<b>624.97</b>	<b>668.72</b>
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	901.71	(339.53)	(433.35)	(271.33)	(486.08)	(695.71)	(682.54)	(1,121.60)	(1,349.77)
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)									
	रियायत करार के अनुसार प्राप्ति योग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य	0.55	0.62	0.70	0.56	0.64	0.74	0.56	0.64	0.74
	अन्य आय	0.04	150.02	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>कुल</b>	<b>0.59</b>	<b>150.64</b>	<b>0.75</b>	<b>0.56</b>	<b>0.64</b>	<b>0.74</b>	<b>0.56</b>	<b>0.64</b>	<b>0.74</b>
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)									
	भविष्य निधि में अंशदान	8.43	17.10	24.02	25.70	27.50	29.43	25.70	27.50	29.43
	<b>कुल</b>	<b>8.43</b>	<b>17.10</b>	<b>24.02</b>	<b>25.70</b>	<b>27.50</b>	<b>29.43</b>	<b>25.70</b>	<b>27.50</b>	<b>29.43</b>
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई(VI)- (VII)	(7.84)	133.54	(23.27)	(25.14)	(26.86)	(28.69)	(25.14)	(26.86)	(28.69)
IX	अधिशेष - व्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII)	893.87	(205.99)	410.08	(296.47)	(512.94)	(724.40)	-707.68	-1148.46	-1378.46
X	नियोजित पूंजी	3835.69	3510.63	3196.68	3494.61	4754.64	4763.70	2880.99	4324.40	4287.48
XI	नियोजित पूंजी पर प्रति लाभ	613.71	561.70	511.47	559.14	760.74	762.19	460.96	691.90	686.00
XII	क्षमता उपयोगिता	88.02%	86.45%	113.00%	64.07%	76.63%	76.63%	68.68%	76.63%	76.63%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित प्रति लाभ	613.71	561.70	511.47	559.14	760.74	762.19	460.96	691.90	686.00
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) - स्वीकार्य आरओसीई के बाद (IX - XIII)	280.16	(767.69)	(101.38)	(855.60)	(1,273.68)	(1,486.58)	(1,168.64)	(1,840.37)	(2,064.45)
XV	पूर्व घाटा समायोजन का 50 प्रतिशत	(294.45)			0.00	0.00	0.00	0.00	(147.23)	(147.23)
XVI	2007-08 से 2009-10 अवधि के लिए मूल्यांकित पूर्व अधिशेष की शेष तीन किस्तों का समायोजन				0.00	0.00	0.00	153.20	153.20	153.20
XVII	कुल घाटा				-855.60	-1,273.68	-1,486.58	(1,015.44)	(1,834.40)	(2,058.48)
XVIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के				-31.08%	-40.55%	-44.79%	-43.48%	-73.99%	-78.03%

	प्रतिशत रूप में (XVII/1 % में)								
XIX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में					-38.81%		-65.17%	

## अनुबंध-III

## गणनाएं

टीएमआईएलएल द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के 2008 स्तर पर आय

- कार्गो प्रहस्तन
- प्लॉट किराये
- एचएमसी

## 2013-14

7.65 लाख टन के लिए

2042.40  
525.05  
185.80  

---

2753.24

## 2014-15

9.15 लाख टन के लिए

2,546.92  
367.55  
226.48  

---

3140.94

प्रशुल्क के 2008 स्तर पर आय

- कार्गो प्रहस्तन
- प्लॉट किराये
- एचएमसी

8.20 लाख टन के उच्चतर यातायात  
के लिए

2189.23  
562.79  
199.15  

---

2951.18

अप्रैल से जून 2014 तक 3 महीनों के लिए

636.73  
91.89  
56.62  

---

785.23

घटाएं: उपरिख्यो और मूल्यह्रास सहित प्रचालन व्यय

प्रचालन अधिशेष/(घाटा)

एफएमआई घटाव एफएमई

अधिशेष — ब्याज और टैक्स से पहले

नियोजित पूंजी

आरओसीई

निवल अधिशेष/घाटा

3017.70

(66.52)

(25.14)

(91.66)

2880.99

460.96

(552.62)

900.17

(114.94)

(6.71)

(121.65)

4324.40

172.98

(294.63)

	(552.02)		(254.88)	
	प्रशुल्क के 2008 स्तर पर		प्रशुल्क के 2011 स्तर पर	
	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15
3 माह		3 माह		
निवल घाटा	-5.53	-2.95	-10.15	-4.59
कुल निवल घाटा	-8.47		-14.74	
1 वर्ष 3 माह के लिए आन्तरिक घाटा	-6.27			
प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 महीनों के लिए प्रशुल्क के 2011 स्तर पर घाटा	-34.34			
प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 महीनों में प्रशुल्क के 2011 स्तर पर वसूल किया जाने वाला घाटा	-40.61			
प्रशुल्क के 2011 स्तर पर शेष 1 वर्ष और 9 महीनों की प्रचालन आय	44.97			
कुल घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-90.30%			

## संलग्नक-IV(क)

टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड  
हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बर्थ सं. 12 पर प्रचालनों के लिए  
1 अप्रैल, 2013 से 30 जून, 2014 अवधि हेतु दरमान

## 1. प्रारंभ का लघु शीर्षक :

यहां निर्धारित किया गया दरमान टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), बर्थ सं. 12, कोलकाता पत्तन न्यास का हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स का दरमान कहलाएगा।

## 2. परिभाषा :

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) 'टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड' का अर्थ होगा 43, चौरंगी रोड, कोलकाता-71 पर अपने पंजीकृत कार्यालय के साथ कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कम्पनी।
- (ii) टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैकअप क्षेत्र और कोई अन्य अतिरिक्त भूमि सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र।
- (iii) 'दिवस' का अर्थ होगा दिन के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर आगामी दिन को प्रातः 6 बजे तक की अवधि।

- (iv) 'विलंबशुल्क' का अर्थ होगा इस दरमान में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से अधिक टीएमआईएलएल परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा।
- (v) 'जोखिमपूर्ण-I' का अर्थ होगा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अंगीकृत जोखिमपूर्ण कार्गो की सूची में जोखिमपूर्ण-I रूप में वर्गीकृत कार्गो।
- (vi) 'माह' का अर्थ होगा अवकाश दिवसों सहित 30 लगातार केलेंडर दिवस अन्यथा विनिर्दिष्ट को छोड़कर।
- (vii) 'ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों' का अर्थ होगा लदाई/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए कार्गो/घटक/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार।
- (viii) 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' का अर्थ होगा पोत-प्रचालन में अधिक उत्पादकता/दक्षता अर्जित करने के लिए कार्गो के पोत से तट/तट से पोत स्थानांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं, दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन-तट।
- (ix) 'ओवरसाइड उतराई/नौभरण' का अर्थ होगा उतराई/नौभरण प्रचालन के समय घाट से बिना गुजरे पोत से/पर कार्गो की उतराई/लदाई प्रचालन।
- (x) 'शट आऊट कार्गो' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर में पड़ा निर्यात कार्गो जो पोत पर ऑन-बोर्ड नौभरित नहीं किया गया जिसके लिए यह टीएमआईएलएल परिसर में प्राप्त हुआ था।
- (xi) 'स्टॉक कार्गो' का अर्थ होगा बिना निर्यात दस्तावेजों के पोतांतरण के लिए पत्तन पर प्राप्त कार्गो।
- (xii) 'टीईयू' का अर्थ होगा कंटेनर की बीस फीट समकक्ष इकाई।
- (xiii) 'पोतांतरण' का अर्थ होगा अन्य पत्तन/पत्तनों गंतव्य के लिए समुद्रगामी पोत/बार्ज से दूसरे समुद्रगामी पोत/बार्ज कार्गो/कंटेनर का स्थानांतरण। इसमें कुछ प्रचालनात्मक कारण से पोत से उतारा गया और बाद में उसी पोत पर लादा गया कोई कार्गो भी शामिल है।
- (xiv) 'घाटशुल्क' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर के भीतर लादे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूली-योग्य मूल देयताएं।

### 3. निर्धारण के सामान्य सिद्धांत:

- (i) न्यूनतम प्रभार्य भार/माप 1 टन/1 घन मी. होगा जबकि सकल भार/माप 1 टन/1 घन मी. से कम हो सकता है। उस मामले में जहां प्रभार भार आधार पर है और सकल भार सही 100 कि.ग्रा. के गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि.ग्रा. के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा। जहां सकल घन मी. दशमलव में हो, वहां उसे घन मी. की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ii) किसी अवधि/भार से इतर इकाई के लिए लागू दरें उसकी अवधि/इकाई के हिस्से पर लागू होंगी।
- (iii) जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, यदि टीएमआईएलएल उपस्कर पोत से/पर कार्गो/कंटेनर की लदाई/नौभरण के लिए अथवा पोत द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए, खंड 10.1 में यथा विनिर्दिष्ट उपस्कर किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (iv) कार्गो संबंधी प्रभार कार्गो के स्वामियों अथवा उनके निकासी तथा अग्रेषण एजेंटों/प्रहस्तन एजेंटों से वसूल किए जाएंगे परंतु वहां नहीं जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, अथवा उन मामलों में जहां जलयान स्वामी/स्टीमर एजेंट्स ऐसे प्रभार अदा करने के लिए सहमत हों।
- (v) नमूने, सारणियां और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कम्पनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती हैं और जिसपर सीमाशुल्क शुल्क देय नहीं है, राजनयिक डाक बैग, क्रू बैक और बर्थ सं. 12 से संबंधित टीएमआईएलएल की परियोजना सुविधाओं में प्रयोग के लिए सभी वस्तुएं, एचडीसी सभी कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होगा।
- (vi) उन दिनों के लिए विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा जिसके दौरान पत्तन/टीएमआईएलएल के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के कारण सुपुर्दगी नहीं की जा सकती, बशर्ते आयातक अथवा उसका प्राधिकृत एजेंट हड़ताल की शुरुआत से पहले सभी प्रभारों के भुगतान पर संपूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज दाखिल कर देता है।
- (vii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क) उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टीएमआईएलएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत होगी। यह दंडात्मक ब्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब सेवा के समाप्त होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
- (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टीएमआईएलएल द्वारा बिल निकाले जाने की तारीख के पश्चात् केवल 10 दिन गिनती किया जाएगा। तथापि, यह प्रचालन उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट टीएमआईएलएल की सुविधाओं की सेवाएं प्राप्त करने/प्रयोग करने से पहले किया जाना होता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त रूप में निर्धारित हो।
- (viii) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए कार्गो की प्रकृति जानने के लिए किसी कार्गो को "अविनिर्दिष्ट वर्ग" अथवा अन्यथा के अधीन वर्गीकृत करने से पहले, यदि अपेक्षित हो, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण को देख लिया जाए कि क्या यह कार्गो अनुसूचियों में उल्लिखित विनिर्दिष्ट वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ix) उपयोक्ताओं को टीएमआईएलएल पर आरोप्य, उपयुक्त स्तर से ऊपर, विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (x) (क) जहां कहीं अधिसूचित दरमान में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीएमआईएलएल टीएमपी को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, कोलकाता पत्तन न्यास को ऐसी दर की वसूली के बारे में जानकारी देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है, जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है।
- (ग) अंतरिम अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपश्चित होनी चाहिए; और, इसपर टीएमआईएलएल और संबद्ध उपयोक्ता(ओं) परस्परतः सहमत होने चाहिए।
- (घ) टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी रूप में प्रभावी होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर इस प्रकार स्वीकार किया जाएगा जब तक यह पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के लिए अधिक नहीं पाया जाता है।



- (xi) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं; इसी प्रकार रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। यदि टीएमआईएलएल चाहे तो कमतर दरों में बदलाव कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (xii) टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 पर निम्नलिखित कार्यों का प्रहस्तन नहीं करेगा:-
- (क) थोक में थर्मल कोयला।
- (ख) थोक में कोकिंग कोयला।
- (ग) कई प्रकार के कोक और अन्य काला कार्यों थोक में।
- (घ) पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित लिक्विड बल्क कार्यों के विभिन्न प्रकार।
- (xiii) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित दर 20 फीट कंटेनर के लिए है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक के कंटेनर के लिए, दर निर्धारित दर का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक के कंटेनरों के लिए, दर निर्धारित दर का 200 प्रतिशत होगी।
- (xiv). तटीय कार्यों/कंटेनरों के मामले में, थर्मल कोयला से इतर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाएं, निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

#### 4. घाटशुल्क प्रभार :

4.1. विदेशी कार्यों पर घाटशुल्क नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रुपयों में)
1.	लौह अयस्क और रेत	21.24
2.	चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और लौह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क	42.48
3.	उर्वरक सामग्रियां, एम.ओ.पी., रॉक फास्फेट, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट क्लिंर, और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	74.34
4.	टयूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट, एचआरसी/सीआरसी, स्टील स्लेब, बीम, रेलें, पहिये, शीटें और बैग कार्यों	63.72
5.	विभिन्न आकृतियों और आकारों के परियोजना कार्यों और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	74.34
6.	कंटेनर - अति आयामीय कंटेनर से इतर	2336.40 प्रति टीईयू
7.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	4248 प्रति इकाई
8.	लट्टे/टिम्बर/बेनियर	111.51 प्रति घन मी.
9.	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्यों - आयात कार्यों - निर्यात कार्यों	0.26 प्रतिशत यथा-मूल्य 0.212 प्रतिशत यथा-मूल्य

4.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्यों पर, प्रभार उपर्युक्त दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।

4.3. कार्यों के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्यों के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 4.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।

4.4. शटआऊट/स्टॉक कार्यों पर, जोकि टीएमआईएलएल परिसर में लिया जाता है, घाटशुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार और तट प्रहस्तन प्रभार, जो भी लागू हो, वसूल किए जाएंगे यदि कार्यों के प्रहस्तन के लिए श्रमिक और/अथवा उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा आपूर्ति किए/किया जाता है। शटआऊट कार्यों पर अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि वही कार्यों बाद में पत्तन परिसर में बिना हटाए नौभरित किया जाता है।

#### 5. ऑन-बोर्ड प्रभार:

5.1. ऑन-बोर्ड प्रभार नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर विदेशी कार्यों पर वसूल किए जाएंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	31.86
2.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्यों और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	31.86
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	84.96
4.	परियोजना कार्यों और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	42.48
5.	कंटेनर	292.05 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	53.10 प्रति इकाई

5.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्यों पर, प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।

5.3. कार्यों के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्यों के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 5.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।

#### 6. ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण:

6.1. नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयात/निर्यात कार्यों के मामले में बर्थ सं. 12 टर्मिनल पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार वसूल किए जाएंगे:

- क. आयात कार्यों को खोलना।
- ख. निर्यात कार्यों को बांधना, सुरक्षा देना और डनेजिंग।
- ग. कार्यों प्रहस्तन प्रचालन के लिए सिलंग्स और गियर्स उपलब्ध करवाना।
- घ. उतराई के दौरान का मिलान सर्वेक्षण।
- ड. उतारे गए/नौभरित कार्यों की क्वालिटी का सर्वेक्षण।

- च. उत्तराई के दौरान जेट्टी पर डनेजिस का स्थापन और हटाना।  
 छ. हुक प्वाइंट पर कार्गो की हीपिंग।  
 ज. पोत के घुमाव को कम करने के लिए इससे बेहतर उत्तराई/लदाई अर्जित करने के लिए प्लॉट से जेट्टी और विलोमत: ट्रेलरों/डम्पर की पंक्ति लगाने सहित पोत प्रचालन के दौरान संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन कार्य पर्यवेक्षण/अनुवीक्षण/निर्देशन करना।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	19.47
2.	जलयान से उतारे गए टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, बैग कार्गो, न्यूजप्रिंट	95.58
3.	जलयान पर नौभरित टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	153.40
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	177.00
5.	कंटेनर	295.00 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	3540.00

#### 7. लदाई/उत्तराई/रिस्टेकिंग:

7.1. विदेशी कार्गो की लदाई/उत्तराई/रिस्टेकिंग के लिए मैनपावर और उपस्कर की आपूर्ति के लिए निम्नलिखित प्रभार नीचे तालिका में विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल किए जाएंगे।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	21.24
2.	सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	47.20
3.	टयूब और पाइप, लट्टे (रु. प्रति घन मी.), लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	53.10
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	53.10
5.	कंटेनर (टीईयू)	191.16 प्रति टीईयू

**टिप्पणी:** शंकाओं के निवारण के लिए एतद्वारा यह स्पष्ट किया जाता है कि जहां उपस्कर समर्थन उपलब्ध करवाया गया है और प्रभार खंड 10 – 'विविध प्रभार' के अधीन वसूल किए जाते हैं तो इस धारा के अधीन कोई पृथक वसूली नहीं की जाएगी।

7.2. जहां कार्गो उत्तराई के स्थान पर उतारा और साथ ही साथ चट्टा लगाया जाता है, तो यह केवल एक प्रचालन की राशि होगी।

7.3. जहां पोत के कार्गो की उत्तराई के लिए होपर्स इस्तेमाल किए जाते हैं और होपर का इस्तेमाल करते हुए लादे जाते हैं तो यह लदाई गतिविधि का एक प्रचालन होगा।

#### 8. परिवहन

8.1. कार्गो, जिसके लिए टीएमआईएलएल टर्मिनल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, पर निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	37.17
2.	सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	37.17
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट 20 टन से कम भार	37.17
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	37.17
5.	कंटेनर (टीईयू)	318.60 प्रति टीईयू

#### 9. विलंबशुल्क

9.1. नीचे यथा विनिर्दिष्ट विलंबशुल्क—मुक्त अवधि स्वीकार करने के पश्चात (कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर) आयात कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	विलंबशुल्क—मुक्त अवधि
1.	जोखिमपूर्ण— I कार्गो	उत्तराई की वास्तविक तारीख
2.	क्र.सं. 1, 3 और 4 पर उल्लिखित के अलावा सभी अन्य कार्गो	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उत्तराई की तारीख के पश्चात 3 दिन
3.	सुपुर्दगी के लिए पत्तन उपस्कर इस्तेमाल करते हुए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, नेपाल और भूटान के लिए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, लट्ठा, टिम्बर और वेनियर	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उत्तराई की तारीख के पश्चात 6 दिन
4.	स्वयंसेवी/राहत संगठन जैसे मिशनरीज ऑफ चेरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केअर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी और अन्य जो केन्द्रीय सरकार/राज्य सरकार और नेपाल/भूटान सरकार अथवा उनके स्थानीय उच्चायुक्त के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणपत्र के आधार पर समय-समय पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकृत किए जा सकते हैं, द्वारा आयातित कार्गो।	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उत्तराई की तारीख के पश्चात 30 दिन

**टिप्पणी:** अंतिम उत्तराई तारीख (एलएसडी) वह तारीख है जिसपर एक पोत अपना आयात उत्तराई पूरा करता है। तथापि,

- (i) टीएमआईएलएल पोत से पहले ही उतारे जा चुके कार्गो के लिए एलएलडी रूप में कोई अन्य तारीख घोषित कर सकता है जब पोत टीएमआईएलएल पर अनारोप्य किसी गलती/कारण के लिए 24 घंटों से अधिक के लिए कार्यगत बर्थ में कार्गो प्रचालन कार्य नहीं कर रहा हो। ऐसे मामलों में, एक पोत के पास एक से अधिक एलएलडी हो सकता है।
- (ii) निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे। रविवारों को निःशुल्क समय की परिगणना के प्रयोजन के लिए तब तक अलग नहीं रखा जा सकता जब तक सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस रविवारों को पड़ते हैं।
- विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत शुरू होने के पश्चात सीमाशुल्क अवकाश दिवसों अथवा केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं होता है।

9.2. आयात कार्गो (लट्टे, टिम्बर, वेनियर के अलावा) पर विलंबशुल्क—मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रूपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		प्रथम 15 दिनों के लिए	16वें दिन से आगे
1.	जोखिमपूर्ण—I	153.00 प्रति टन	180.00 प्रति टन
2.	सभी अन्य कार्गो	36.00 प्रति टन	54.00 प्रति टन

9.3. आयात लट्टे, टिम्बर, वेनियर पर विलंबशुल्क विलंबशुल्क—मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रूपयों में प्रति घन मी० प्रति दिन अथवा उसका भाग		
		प्रथम 7 दिनों के लिए	8वें से 14वें दिन	15वें दिन से आगे
1.	लट्टा, टिम्बर, वेनियर	5.40	10.80	16.20

निर्यात/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण—1 वर्ग के अलावा, पर विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि सेवा कार्गो प्राप्ति की तारीख से 30 दिनों के भीतर नौभरित किया जाता है। तथापि, 31वें दिन के पश्चात, ऐसे कार्गो पर विलंबशुल्क प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख तक रू० 54.90 प्रति टन प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

जोखिमपूर्ण—1 का निर्यात कार्गो केवल प्रत्यक्ष नौभरण के लिए प्राप्त होगा। यदि ऐसा कार्गो प्राप्ति की तारीख को नौभरित नहीं किया जाता है तो प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से नौभरण की तारीख तक अथवा पत्तन परिसर से हटाने तक रू० 125.65 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

शटआऊट/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण—1 कार्गो से इतर, पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से नौभरित नहीं किए जाने पर पत्तन परिसर से कार्गो को हटाने की तारीख तक रू० 7.39 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। यदि शटआऊट कार्गो किसी अनुवर्ती पोत द्वारा नौभरित किया जाता है तो खंड 9.4 का उपबंध लागू होगा।

ऐसे कार्गो/घटक पर जोकि न तो आयात न ही निर्यात और न ही नौभरण के लिए प्राप्त होता है, विलंबशुल्क कार्गो प्राप्ति की तारीख से कार्गो को पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक रू० 54.90 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

नीलामी अथवा निविदा अथवा निजी करार अथवा किसी अन्य तरीके से खरीदे गए अनिकासित/सीमाशुल्क कोनफिसकेटिड कार्गो पर विलंबशुल्क, सुपुर्दगी के लिए कार्गो उपलब्ध करवाए जाने की तारीख के पश्चात 10 दिन का निःशुल्क समय स्वीकार किए जाने के पश्चात, खंड 9.2 अथवा 9.3, जो भी लागू हो, में विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होगा।

कार्गो पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिसके दौरान टीएमआईएलएल अपने पर आरोप्य कारणों से कार्गो सुपुर्दगी की स्थिति में नहीं होता है, जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

## 10. भंडारण और विविध सेवाएं:

10.1. निम्नलिखित सेवाओं/सुविधा के लिए प्रभार निम्न तालिका के अनुसार प्रभार्य होगा:

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)
1.	खोलना, सफाई और वैगनों को बन्द करने के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं	7.08 प्रति मी०ट०
2.	हार्ड स्टैंड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	47.91 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
3.	हार्ड स्टैंड ढके शैड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	75.52 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
4.	अनावृत भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	30.80 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
5.	अकुशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए प्रभार	150 प्रति व्यक्ति पारी
6.	3.5 घन मी० से अधिक बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
7.	3.5 घन मी० से कम बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	6000 प्रति पारी
8.	10 मी०ट० से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	2500 प्रति पारी
9.	10 मी०ट० और 20 मी०ट० के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
10.	स्टील कार्गो, जहां कहीं ग्राहक माँग करता है, के लिए प्लॉट पर डनेजिस का स्थापन और हटाना	11.80 प्रति मी०ट०
11.	निकासी और अग्रेषण	5.31 प्रति मी०ट०
12.	प्लॉट पर बल्क कार्गो की ऊँची हीपिंग	24.24 प्रति मी०ट०

10.2. उपस्कर किराया प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा जहां कहीं उपस्कर की तैनाती किसी पारी में 4 घंटे से कम अथवा समकक्ष हो।

10.3. आयात/निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए मासिक किराया आधार पर (11) ग्यारह महीनों की अवधि के लिए आबंटित अपने क्षेत्र के भीतर टीएमआईएलएल द्वारा खुले/ढके हुए स्थान का लाइसेंसिकरण बिना टेंडर प्रक्रिया के किया जा सकता है। ऐसे मामलों में निम्नलिखित शर्तें अनुसरित की जाएंगी:

- (i) लाइसेंस की अवधि (11) ग्यारह महीनों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ii) आबंटित किया गया स्थान आबंटियों द्वारा सबलेट/सौंपा/स्थानांतरित/शेयर नहीं किया जा सकेगा।
- (iii) लाइसेंस द्वारा भूमि और रेलवे ट्रैकों आदि के अतिरिक्त अथवा अनाधिकृत अधिग्रहण में टीएमआईएलएल की सम्पत्तियों की वजह से हुए नुकसानों के रेक्टिफिकेशन की लागत के अलावा अनुसूचित लाइसेंस शुल्क के 10 गुना दर पर दंड के भुगतान की देयता शामिल होगी। यदि लाइसेंसि ऐसा

करने के लिए नोटिस के बावजूद अधिकृत क्षेत्र से कार्गो हटाने में विफल रहता है तो कार्गो लाइसेंसी की लागत और जोखिम पर टीएमआईएलएल द्वारा आबंटित क्षेत्र के भीतर कहीं भी हटा सकता है और ऐसा हटाए जाते हुए अधिग्रहीत स्थान पर सामान्य दर का दस गुना की दर वसूल की जाएगी।

- (iv) लाइसेंसी के अधीन भंडारित कार्गो लाइसेंसी के सम्पूर्ण जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा। लाइसेंसी आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो की सुरक्षा और अन्यों द्वारा ऐसे स्थान के किसी अनाधिकृत अधिग्रहण से बचने के लिए अपना चौकीदार तैनात करेगा।
- (v) लाइसेंस लाइसेंस के अधीन अधिग्रहीत स्थान पर कोई भवन, इरेक्शन अथवा सुविधा का निर्माण नहीं करेगा।
- (vi) यदि लाइसेंसी लाइसेंस के समाप्त होने की तारीख को खाली कब्जे में स्थान को हस्तांतरित करने में विफल रहता है तो टीएमआईएलएल लाइसेंस अवधि के बाद की अवधि में टीएमआईएलएल परिसर में रहने वाले कार्गो की अवधि के लिए समय-समय पर यथा लागू टीएमआईएलएल के दरमान के अनुसार सामान्य विलंबशुल्क प्रभार वसूल करेगा।
- (vii) लाइसेंसी समय-समय पर टीएमआईएलएल द्वारा जारी किए गए सभी नियमों और निदेशों का अनुपालन करने के लिए सहमत होगा।
- (viii) लाइसेंस किसी भी ओर से 15 दिनों के नोटिस पर समाप्ति-योग्य होगा। लाइसेंस के रिवोकेशन के लिए किसी क्षतिपूर्ति के किसी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (ix) लाइसेंसी सहमत होगा कि लाइसेंस के मामले में टीएमआईएलएल को देय सभी भुगतान और व्यय समय-समय पर टीएमआईएलएल के दरमान पर निर्धारित दरों पर वसूल किया जाएगा।
- (x) लाइसेंसी केओपीटी, म्यूनिसिपल प्राधिकरण, विस्फोटकों के मुख्य नियंत्रक, भारत सरकार अथवा कार्गो के भंडारण के संबंध में संबंधित किसी के द्वारा समय-समय पर जारी सभी अनुदेशों, नियमों अथवा विनियमों का अनुपालन करेगा।
- (xi) लाइसेंस शुल्क डिमार्केशन पर पाए जाने वाले वास्तविक क्षेत्र पर भूमि के कब्जा हस्तांतरित करने की तारीख से वसूल किया जाएगा।
- (xii) जब भंडारण क्षेत्र आयात/निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर आबंटित किया जाता है तो लाइसेंसशुदा परिसरों में भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।
- (xiii) लाइसेंसी से यह अपेक्षा की जाएगी कि वह उस प्रयोजन के लिए आबंटित भूमि का उपयोग करे जिसके लिए लाइसेंस दिया गया हो। उपयोगिता के प्रयोजन में कोई बदलाव टीएमआईएलएल से बिना किसी विशिष्ट लिखित अनुमति के स्वीकृत नहीं किया जाएगा।
- (xiv) लाइसेंसी टीएमआईएलएल की सम्पत्तियों को कोई नुकसान नहीं पहुंचाएगा। यदि, तथापि, कोई नुकसान होता है तो लाइसेंसी टीएमआईएलएल की संतुष्टि तक अपनी लागत और व्यवस्था पर नुकसानों की भरपाई करेगा।
- (xv) लाइसेंसी को आबंटित भूमि और उसके आसपास का क्षेत्र साफ-सुथरा और सही सेनेटरी स्थिति में रखने के लिए अपनी व्यवस्थाएं करनी होंगी।

#### 11. रियायतें/वापसियाँ:

यदि एक पोत टीएमआईएलएल में पतन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बिजली गुल के कारण अथवा टीएमआईएलएल पर आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से बर्थ सं. 12 पर निष्क्रिय रहता है, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों की समकक्ष रियायत स्वीकार्य होगी।

#### संलग्नक-IV(ख)

#### टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बर्थ सं. 12 पर प्रचालनों के लिए 1 जुलाई 2014 से 31 मार्च 2016 अवधि हेतु दरमान

#### 1. प्रारंभ का लघु शीर्षक

यहां निर्धारित किया गया दरमान टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), बर्थ सं. 12, कोलकाता पतन न्यास का हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स का दरमान कहलाएगा।

#### 2. परिभाषा

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) 'टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड' का अर्थ होगा 43, चौरंगी रोड, कोलकाता-71 पर अपने पंजीकृत कार्यालय के साथ कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कम्पनी।
- (ii) टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैकअप क्षेत्र और कोई अन्य अतिरिक्त भूमि सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र।
- (iii) 'दिवस' का अर्थ होगा दिन के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर आगामी दिन को प्रातः 6 बजे तक की अवधि।
- (iv) 'विलंबशुल्क' का अर्थ होगा इस दरमान में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से अधिक टीएमआईएलएल परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पतन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा।
- (v) 'जोखिमपूर्ण-I' का अर्थ होगा कोलकाता पतन न्यास द्वारा समय-समय पर अंगीकृत जोखिमपूर्ण कार्गो की सूची में जोखिमपूर्ण-I रूप में वर्गीकृत कार्गो।
- (vi) 'माह' का अर्थ होगा अवकाश दिवसों सहित 30 लगातार केलेंडर दिवस अन्यथा विनिर्दिष्ट को छोड़कर।
- (vii) 'ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों' का अर्थ होगा लदाई/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए कार्गो/घटक/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार।
- (viii) 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' का अर्थ होगा पोत-प्रचालन में अधिक उत्पादकता/दक्षता अर्जित करने के लिए कार्गो के पोत से तट/तट से पोत स्थानांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं, दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन-तट।
- (ix) 'ओवरसाइड उतराई/नौभरण' का अर्थ होगा उतराई/नौभरण प्रचालन के समय घाट से बिना गुजरे पोत से/पर कार्गो की उतराई/लदाई प्रचालन।

- (x) 'शट आऊट कार्गो' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर में पड़ा निर्यात कार्गो जो पोत पर ऑन-बोर्ड नौभरित नहीं किया गया जिसके लिए यह टीएमआईएलएल परिसर में प्राप्त हुआ था।
- (xi) स्टॉक कार्गो का अर्थ होगा बिना निर्यात दस्तावेजों के पोतांतरण के लिए पत्तन पर प्राप्त कार्गो।
- (xii) 'टीईयू' का अर्थ होगा कंटेनर की बीस फीट समकक्ष इकाई।
- (xiii) 'पोतांतरण' का अर्थ होगा अन्य पत्तन/पत्तनों गंतव्य के लिए समुद्रगामी पोत/बार्ज से दूसरे समुद्रगामी पोत/बार्ज कार्गो/कंटेनर का स्थानांतरण। इसमें कुछ प्रचालनात्मक कारण से पोत से उतारा गया और बाद में उसी पोत पर लादा गया कोई कार्गो भी शामिल है।
- (xiv) 'घाटशुल्क' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर के भीतर लादे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूली-योग्य मूल देयताएं।

### 3. निर्धारण के सामान्य सिद्धांत:

- (i) न्यूनतम प्रभार्य भार/माप 1 टन/1 घन मी0 होगा जबकि सकल भार/माप 1 टन/1 घन मी0 से कम हो सकता है। उस मामले में जहां प्रभार भार आधार पर है और सकल भार सही 100 कि0ग्रा0 के गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि0ग्रा0 के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा। जहां सकल घन मी0 दशमलव में हो, वहां उसे घन मी0 की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ii) किसी अवधि/भार से इतर इकाई के लिए लागू दरें उसकी अवधि/इकाई के हिस्से पर लागू होंगी।
- (iii) जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, यदि टीएमआईएलएल उपस्कर पोत से/पर कार्गो/कंटेनर की लदाई/नौभरण के लिए अथवा पोत द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए, खंड 10.1 में यथा विनिर्दिष्ट उपस्कर किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (iv) कार्गो संबंधी प्रभार कार्गो के स्वामियों अथवा उनके निकासी तथा अग्रेषण एजेंटों/प्रहस्तन एजेंटों से वसूल किए जाएंगे परंतु वहां नहीं जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, अथवा उन मामलों में जहां जलयान स्वामी/स्टीमर एजेंट्स ऐसे प्रभार अदा करने के लिए सहमत हों।
- (v) नमूने, सारणियां और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कम्पनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती हैं और जिसपर सीमाशुल्क शुल्क देय नहीं है, राजनयिक डाक बैग, क्रू बैक और बर्थ सं. 12 से संबंधित टीएमआईएलएल की परियोजना सुविधाओं में प्रयोग के लिए सभी वस्तुएं, एचडीसी सभी कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होगा।
- (vi) उन दिनों के लिए विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा जिसके दौरान पत्तन/टीएमआईएलएल के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के कारण सुपुर्दगी नहीं की जा सकती, बशर्ते आयातक अथवा उसका प्राधिकृत एजेंट हड़ताल की शुरुआत से पहले सभी प्रभारों के भुगतान पर संपूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज दाखिल कर देता है।
- (vii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
  - (क) उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टीएमआईएलएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
  - (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत होगी। यह दंडात्मक ब्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
  - (ग) वापसियों में विलंब सेवा के समाप्त होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
  - (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टीएमआईएलएल द्वारा बिल निकाले जाने की तारीख के पश्चात केवल 10 दिन गिनती किया जाएगा। तथापि, यह प्रचालन उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट टीएमआईएलएल की सुविधाओं की सेवाएं प्राप्त करने/प्रयोग करने से पहले किया जाना होता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त रूप में निर्धारित हो।
- (viii). कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए कार्गो की प्रकृति जानने के लिए किसी कार्गो को "अविनिर्दिष्ट वर्ग" अथवा अन्यथा के अधीन वर्गीकृत करने से पहले, यदि अपेक्षित हो, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण को देख लिया जाए कि क्या यह कार्गो अनुसूचियों में उल्लिखित विनिर्दिष्ट वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ix). उपयोक्ताओं को टीएमआईएलएल पर आरोप्य, उपयुक्त स्तर से ऊपर, विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (x). (क). जहां कहीं अधिसूचित दरमान में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीएमआईएलएल टीएमपी को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
  - (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, कोलकाता पत्तन न्यास को ऐसी दर की वसूली के बारे में जानकारी देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है, जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है।
  - (ग). अंतरिम अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपश्चित होनी चाहिए; और, इसपर टीएमआईएलएल और संबद्ध उपयोक्ता(ओं) परस्परतः सहमत होने चाहिए।
  - (घ). टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी रूप में प्रभावी होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर इस प्रकार स्वीकार किया जाएगा जब तक यह पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के लिए अधिक नहीं पाया जाता है।
- (xi). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं, इसी प्रकार रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। यदि टीएमआईएलएल चाहे तो कमतर दरों में बदलाव कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (xii). टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 पर निम्नलिखित कार्गो का प्रहस्तन नहीं करेगा:-
  - (क). थोक में थर्मल कोयला.
  - (ख). थोक में कोकिंग कोयला।
  - (ग). कई प्रकार के कोक और अन्य काला कार्गो थोक में।
  - (घ). पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित लिक्विड बल्क कार्गो के विभिन्न प्रकार।
- (xiii). कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित दर 20 फीट कंटेनर के लिए है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक के कंटेनर के लिए, दर निर्धारित दर का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक के कंटेनरों के लिए, दर निर्धारित दर का 200 प्रतिशत होगी।
- (xiv). तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में, थर्मल कोयला से इतर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाएं, निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

**4. घाटशुल्क प्रभार :**

4.1. विदेशी कार्गो पर घाटशुल्क नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी०ट० (रुपयों में)
1.	लौह अयस्क और रेत	33.14
2.	चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और लौह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क	66.27
3.	उर्वरक सामग्रियां, एम.ओ.पी., रॉक फास्फेट, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट क्लिंकर, और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	116.66
4.	ट्यूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूजप्रीट, एचआरसी/सीआरसी, स्टील स्लेब, बीम, रेलें, पहिये, शीटें और बैग कार्गो	99.41
5.	विभिन्न आकृतियों और आकारों के परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	116.01
6.	कंटेनर — अति आयामीय कंटेनर से इतर	3645.38 प्रति टीईयू
7.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	6627.94 प्रति इकाई
8.	लट्टे/टिम्बर/वेनियर	173.98 प्रति घन मी०
9.	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो सिवाय उनके जो खंड 3.xii पर विनिर्दिष्ट किए गए हैं	448.40

4.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर, प्रभार उपर्युक्त दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।

4.3. कार्गो के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 4.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।

4.4. शटआऊट/स्टॉक कार्गो पर, जोकि टीएमआईएलएल परिसर में लिया जाता है, घाटशुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार और तट प्रहस्तन प्रभार, जो भी लागू हो, वसूल किए जाएंगे यदि कार्गो के प्रहस्तन के लिए श्रमिक और/अथवा उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा आपूर्ति किए/किया जाता है। शटआऊट कार्गो पर अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि वही कार्गो बाद में पत्तन परिसर में बिना हटाए नौभरित किया जाता है।

**5. ऑन-बोर्ड प्रभार:**

5.1. ऑन-बोर्ड प्रभार नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर विदेशी कार्गो पर वसूल किए जाएंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी०ट० (रुपयों में)
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो (बैग कार्गो अतिरिक्त)	49.70
2.	ट्यूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूजप्रीट, एचआरसी/सीआरसी, स्टील स्लेब, बीम, लट्टे, रेलें, पहिये, शीटें और बैग कार्गो	132.56
3.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	66.27
4.	कंटेनर	455.68 प्रति टीईयू
5.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर जब रिलिंगों का इस्तेमाल करते हुए उतारा/नौभरित किया जाता है (रु० प्रति इकाई)	82.84 प्रति इकाई
6.	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो सिवाय उनके जो खंड 3.xii पर विनिर्दिष्ट किए गए हैं	66.27

5.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर, प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।

5.3. कार्गो के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 5.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।

**6. ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण:**

6.1. नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयात/निर्यात कार्गो के मामले में बर्थ सं. 12 टर्मिनल पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार वसूल किए जाएंगे:

- क. आयात कार्गो को खोलना।
- ख. निर्यात कार्गो को बांधना, सुरक्षा देना और डनेजिंग।
- ग. कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए सिलंग्स और गियर्स उपलब्ध करवाना।
- घ. उतराई के दौरान का मिलान सर्वेक्षण।
- ङ. उतारे गए/नौभरित कार्गो की क्वालिटी का सर्वेक्षण।
- च. उतराई के दौरान जेट्टी पर डनेजिस का स्थापन और हटाना।
- छ. हुक प्वाइंट पर कार्गो की हीपिंग।
- ज. पोत के घुमाव को कम करने के लिए इससे बेहतर उतराई/लदाई अर्जित करने के लिए प्लॉट से जेट्टी और विलोमतः ट्रेलरों/डम्पर की पंक्ति लगाने सहित पोत प्रचालन के दौरान संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन कार्य पर्यवेक्षण/अनुवीक्षण/निदेशन करना।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी०ट० (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	24.13
2.	जलयान से उतारे गए ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, बैग कार्गो, न्यूजप्रीट	149.13
3.	जलयान पर नौभरित ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रीट	239.32
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (अमोबाइल इकाईयां)	276.17

5.	कंटेनर	460.28 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	5523.28 प्रति इकाई
7.	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो सिवाय उनके जो खंड 3.Xii पर विनिर्दिष्ट किए गए हैं	276.17

**7. लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग:**

7.1. विदेशी कार्गो की लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग के लिए मैनपावर और उपस्कर की आपूर्ति के लिए निम्नलिखित प्रभार नीचे तालिका में विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल किए जाएंगे।

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	33.14
2.	सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	73.64
3.	टयूब और पाइप, लट्टे (रू0 प्रति घन मी.), लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	82.86
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके पैकेजों सहित	82.86
5.	कंटेनर	298.24 प्रति टीईयू

**टिप्पणी:** शंकाओं के निवारण के लिए एतद्वारा यह स्पष्ट किया जाता है कि जहां उपस्कर समर्थन उपलब्ध करवाया गया है और प्रभार खंड 10 - 'विविध प्रभार' के अधीन वसूल किए जाते हैं तो इस धारा के अधीन कोई पृथक वसूली नहीं की जाएगी।

7.2. जहां कार्गो उतराई के स्थान पर उतारा और साथ ही साथ चट्टा लगाया जाता है, तो यह केवल एक प्रचालन की राशि होगी।

7.3. जहां पोत के कार्गो की उतराई के लिए होपर्स इस्तेमाल किए जाते हैं और होपर का इस्तेमाल करते हुए लादे जाते हैं तो यह लदाई गतिविधि का एक प्रचालन होगा।

**8. परिवहन**

8.1. कार्गो, जिसके लिए टीएमआईएलएल टर्मिनल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, पर निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी0ट0 (रूपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	57.97
2.	सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	57.97
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट 20 टन से कम भार	57.97
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	57.97
5.	कंटेनर (टीईयू)	497.08 प्रति टीईयू

**9. विलंबशुल्क**

9.1. नीचे यथा विनिर्दिष्ट विलंबशुल्क—मुक्त अवधि स्वीकार करने के पश्चात (कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर) आयात कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	विलंबशुल्क—मुक्त अवधि
1.	जोखिमपूर्ण— I कार्गो	उतराई की वास्तविक तारीख
2.	क्र.सं. 1, 3 और 4 पर उल्लिखित के अलावा सभी अन्य कार्गो	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 3 दिन
3.	सुपुर्दगी के लिए पत्तन उपस्कर इस्तेमाल करते हुए गैर—जोखिमपूर्ण कार्गो, नेपाल और भूटान के लिए गैर—जोखिमपूर्ण कार्गो, लट्टा, टिम्बर और वेनियर	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 6 दिन
4.	स्वयंसेवी/राहत संगठन जैसे मिशनरीज ऑफ चेरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केअर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी और अन्य जो केन्द्रीय सरकार/राज्य सरकार और नेपाल/भूटान सरकार अथवा उनके स्थानीय उच्चायुक्त के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणपत्र के आधार पर समय-समय पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकृत किए जा सकते हैं, द्वारा आयातित कार्गो।	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 30 दिन

**टिप्पणी:** अंतिम उतराई तारीख (एलएसडी) वह तारीख है जिसपर एक पोत अपना आयात उतराई पूरा करता है। तथापि,

- टीएमआईएलएल पोत से पहले ही उतारे जा चुके कार्गो के लिए एलएसडी रूप में कोई अन्य तारीख घोषित कर सकता है जब पोत टीएमआईएलएल पर अनारोप्य किसी गलती/कारण के लिए 24 घंटों से अधिक के लिए कार्यगत बर्थ में कार्गो प्रचालन कार्य नहीं कर रहा हो। ऐसे मामलों में, एक पोत के पास एक से अधिक एलएसडी हो सकता है।
- निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर—प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे। रविवारों को निःशुल्क समय की परिगणना के प्रयोजन के लिए तब तक अलग नहीं रखा जा सकता जब तक सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर—प्रचालन दिवस रविवारों को पड़ते हैं।

विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत शुरु होने के पश्चात सीमाशुल्क अवकाश दिवसों अथवा केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं होता है।

9.2. आयात कार्गो (लट्टे, टिम्बर, वेनियर के अलावा) पर विलंबशुल्क-मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रुपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		प्रथम 15 दिनों के लिए	16वें दिन से आगे
1.	जोखिमपूर्ण-1	238.74 प्रति टन	280.86 प्रति टन
2.	सभी अन्य कार्गो	56.18 प्रति टन	84.25 प्रति टन

9.3. आयात लट्टे, टिम्बर, वेनियर पर विलंबशुल्क विलंबशुल्क-मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रुपयों में प्रति घन मी० प्रति दिन अथवा उसका भाग		
		प्रथम 7 दिनों के लिए	8वें से 14वें दिन	15वें दिन से आगे
1.	लट्टा, टिम्बर, वेनियर	8.44	16.85	25.25

निर्यात/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण-1 वर्ग के अलावा, पर विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि सेवा कार्गो प्राप्ति की तारीख से 30 दिनों के भीतर नौभरित किया जाता है। तथापि, 31वें दिन के पश्चात, ऐसे कार्गो पर विलंबशुल्क प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख तक रु० 56.18 प्रति टन प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

जोखिमपूर्ण-1 का निर्यात कार्गो केवल प्रत्यक्ष नौभरण के लिए प्राप्त होगा। यदि ऐसा कार्गो प्राप्ति की तारीख को नौभरित नहीं किया जाता है तो प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से नौभरण की तारीख तक अथवा पत्तन परिसर से हटाने तक रु० 238.74 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

शटआउट/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण-1 कार्गो से इतर, पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से नौभरित नहीं किए जाने पर पत्तन परिसर से कार्गो को हटाने की तारीख तक रु० 14.04 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। यदि शटआउट कार्गो किसी अनुवर्ती पोत द्वारा नौभरित किया जाता है तो खंड 9.4 का उपबंध लागू होगा।

ऐसे कार्गो/घटक पर जोकि न तो आयात न ही निर्यात और न ही नौभरण के लिए प्राप्त होता है, विलंबशुल्क कार्गो प्राप्ति की तारीख से कार्गो को पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक रु० 56.18 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

नीलामी अथवा निविदा अथवा निजी करार अथवा किसी अन्य तरीके से खरीदे गए अनिकासित/सीमाशुल्क कोनफिसकेटिड कार्गो पर विलंबशुल्क, सुपुर्दगी के लिए कार्गो उपलब्ध करवाए जाने की तारीख के पश्चात 10 दिन का निःशुल्क समय स्वीकार किए जाने के पश्चात, खंड 9.2 अथवा 9.3, जो भी लागू हो, में विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होगा।

कार्गो पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिसके दौरान टीएमआईएलएल अपने पर आरोप्य कारणों से कार्गो सुपुर्दगी की स्थिति में नहीं होता है, जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

## 10. भंडारण और विविध सेवाएं:

10.1. निम्नलिखित सेवाओं/सुविधा के लिए प्रभार निम्न तालिका के अनुसार प्रभार्य होगा:

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)
1.	खोलना, सफाई और वैगनों को बन्द करने के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं	11.04 प्रति मी०ट०
2.	हार्ड स्टैंड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	74.73 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
3.	हार्ड स्टैंड ढके शैड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	117.82 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
4.	अनावृत भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	48.05 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
5.	अकुशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए प्रभार	234.04 प्रति व्यक्ति पारी
6.	3.5 घन मी० से अधिक बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	18723.00 प्रति पारी
7.	3.5 घन मी० से कम बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	9361.49 प्रति पारी
8.	10 मी०ट० से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	3900.62 प्रति पारी
9.	10 मी०ट० और 20 मी०ट० के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	18723.00 प्रति पारी
10.	स्टील कार्गो, जहां कहीं ग्राहक माँग करता है, के लिए प्लॉट पर डनेजिस का स्थापन और हटाना	18.41 प्रति मी०ट०
11.	निकासी और अग्रेषण	8.28 प्रति मी०ट०
12.	प्लॉट पर बल्क कार्गो की ऊँची हीपिंग	37.81 प्रति मी०ट०
13.	हारबर मोबाइल क्रेन 104 मी.ट. के लिए उपस्कर सहायता प्रभार	67.07 प्रति मी०ट०
14.	बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए जेट्टी/डैक की सफाई और जल छिड़काव जहां कहीं बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए जरूरी हो	7.60 प्रति मी०ट०



- 10.2. उपस्कर किराया प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा जहां कहीं उपस्कर की तैनाती किसी पारी में 4 घंटे से कम अथवा समकक्ष हो।
- 10.3. आयात/निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए मासिक किराया आधार पर (11) ग्यारह महीनों की अवधि के लिए आबंटित अपने क्षेत्र के भीतर टीएमआईएलएल द्वारा खुले/ढके हुए स्थान का लाइसेंसिकरण बिना टेंडर प्रक्रिया के किया जा सकता है। ऐसे मामलों में निम्नलिखित शर्तें अनुसरित की जाएंगी:

- (i) लाइसेंस की अवधि (11) ग्यारह महीनों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ii) आबंटित किया गया स्थान आबंटियों द्वारा सबलेट/सौंपा/स्थानांतरित/शेयर नहीं किया जा सकेगा।
- (iii) लाइसेंस द्वारा भूमि और रेलवे ट्रैकों आदि के अतिक्रमण अथवा अनाधिकृत अधिग्रहण में टीएमआईएलएल की सम्पत्तियों की वजह से हुए नुकसानों के रेक्टिफिकेशन की लागत के अलावा अनुसूचित लाइसेंस शुल्क के 10 गुना दर पर दंड के भुगतान की देयता शामिल होगी। यदि लाइसेंसि ऐसा करने के लिए नोटिस के बावजूद अधिक्रमित क्षेत्र से कार्गो हटाने में विफल रहता है तो कार्गो लाइसेंसि की लागत और जोखिम पर टीएमआईएलएल द्वारा आबंटित क्षेत्र के भीतर कहीं भी हटा सकता है और ऐसा हटाए जाते हुए अधिग्रहीत स्थान पर सामान्य दर का दस गुना की दर वसूल की जाएगी।
- (iv) लाइसेंसि के अधीन भंडारित कार्गो लाइसेंसि के सम्पूर्ण जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा। लाइसेंसि आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो की सुरक्षा और अन्यों द्वारा ऐसे स्थान के किसी अनाधिकृत अधिग्रहण से बचने के लिए अपना चौकीदार तैनात करेगा।
- (v) लाइसेंसि लाइसेंस के अधीन अधिग्रहीत स्थान पर कोई भवन, इरेक्शन अथवा सुविधा का निर्माण नहीं करेगा।
- (vi) यदि लाइसेंसि लाइसेंस के समाप्त होने की तारीख को खाली कब्जे में स्थान को हस्तांतरित करने में विफल रहता है तो टीएमआईएलएल लाइसेंस अवधि के बाद की अवधि में टीएमआईएलएल परिसर में रहने वाले कार्गो की अवधि के लिए समय-समय पर यथा लागू टीएमआईएलएल के दरमान के अनुसार सामान्य विलंबशुल्क प्रभार वसूल करेगा।
- (vii) लाइसेंसि समय-समय पर टीएमआईएलएल द्वारा जारी किए गए सभी नियमों और निदेशों का अनुपालन करने के लिए सहमत होगा।
- (viii) लाइसेंस किसी भी ओर से 15 दिनों के नोटिस पर समाप्ति-योग्य होगा। लाइसेंस के रिवोकेशन के लिए किसी क्षतिपूर्ति के किसी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (ix) लाइसेंसि सहमत होगा कि लाइसेंस के मामले में टीएमआईएलएल को देय सभी भुगतान और व्यय समय-समय पर टीएमआईएलएल के दरमान पर निर्धारित दरों पर वसूल किया जाएगा।
- (x) लाइसेंसि केओपीटी, म्यूनिसिपल प्राधिकरण, विस्फोटकों के मुख्य नियंत्रक, भारत सरकार अथवा कार्गो के भंडारण के संबंध में संबंधित किसी के द्वारा समय-समय पर जारी सभी अनुदेशों, नियमों अथवा विनियमों का अनुपालन करेगा।
- (xi) लाइसेंस शुल्क डिमारकेशन पर पाए जाने वाले वास्तविक क्षेत्र पर भूमि के कब्जा हस्तांतरित करने की तारीख से वसूल किया जाएगा।
- (xii) जब भंडारण क्षेत्र आयात/निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर आबंटित किया जाता है तो लाइसेंसिशुदा परिसरों में भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।
- (xiii) लाइसेंसि से यह अपेक्षा की जाएगी कि वह उस प्रयोजन के लिए आबंटित भूमि का उपयोग करे जिसके लिए लाइसेंस दिया गया हो। उपयोगिता के प्रयोजन में कोई बदलाव टीएमआईएलएल से बिना किसी विशिष्ट लिखित अनुमति के स्वीकृत नहीं किया जाएगा।
- (xiv) लाइसेंसि टीएमआईएलएल की सम्पत्तियों को कोई नुकसान नहीं पहुंचाएगा। यदि, तथापि, कोई नुकसान होता है तो लाइसेंसि टीएमआईएलएल की संतुष्टि तक अपनी लागत और व्यवस्था पर नुकसानों की भरपाई करेगा।
- (xv) लाइसेंसि को आबंटित भूमि और उसके आसपास का क्षेत्र साफ-सुथरा और सही सेनेटरी स्थिति में रखने के लिए अपनी व्यवस्थाएं करनी होंगी।

#### 11. रियायतें/वापसियाँ:

यदि एक पोत टीएमआईएलएल में पतन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बिजली गुल के कारण अथवा टीएमआईएलएल पर आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से बर्थ सं. 12 पर निष्क्रिय रहता है, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों की समकक्ष रियायत स्वीकार्य होगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 9th June, 2014

**No. TAMP/44/2012-TMILL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), and in compliance of the order dated 20 November, 2013 of the Hon'ble High Court of Calcutta, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the TM International Logistics Limited for general revision of its Scale of Rates for the services rendered at Berth No. 12 of the Kolkata Port Trust at the Haldia Dock Complex as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports****Case No. TAMP/44/2012-TMILL****The TM International Logistics Ltd.**

- - -

**Applicant****QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 20th day of May, 2014)

This Authority had passed an Order on 25 March 2011 disposing of the proposal received from TM International Logistics Limited (TMILL) for general revision of its Scale of Rates, by effecting an across the board reduction of 32.29% in the then existing level of tariff of TMILL with a validity upto 31 March, 2013. This Order was notified in the Gazette of India on 25 May, 2011 vide Gazette no. 166.

2.1. With reference to the tariff Order dated 25 March 2011, the TMILL filed an application dated 13 June, 2011 for review of the Order on certain issues. Simultaneously, the TMILL also filed a Writ Petition No. 9714(W) of 2011 in the High Court of Calcutta on 20 June, 2011 against the tariff Order of March, 2011.

2.2. The Hon'ble High Court disposed the Writ Petition of TMILL on 5 July, 2011 directing this Authority to dispose the Review Application dated 13 June, 2011 according to its convenience and Law and directed the TMILL to charge their clients at the old rates and to deposit the difference between the old and the new rates month by month in Short term Fixed Deposit in a Nationalised Bank.

2.3. The Review application filed by TMILL was disposed of vide Order dated 11 October, 2011 after following the due consultation procedure prescribed. The Order dated 11 October 2011 effected an across the board reduction of 17.87% in the tariff of TMILL fixed in March, 2008, as compared to the earlier reduction ordered at 32.29% in the tariff Order of March 2011 and revised the charges for hire of mobile harbour cranes to ₹35.30 per MT from the earlier approved rate of ₹24/- per MT. This Order was notified in the Gazette of India on 11 November, 2011 vide Gazette no. 219.

2.4. However, the tariff Orders dated 25 March, 2011 and 11 October, 2011 was also challenged by TMILL by its Writ Petition No. 20969(W) of 2011 in the Hon'ble High Court of Calcutta. The Hon'ble High Court vide its Order dated 9 December, 2011 stayed the operation of the tariff Order and directed the Petitioners to charge at the (2008) old rates and to deposit the difference between the old rates and the new rates month by month in short term fixed deposits in a Nationalised Bank with regular intimation to this Authority.

3.1. The tariff validity of TMILL was to expire on 31 March, 2013 and therefore, the TMILL was reminded vide our letter no. TAMP/39/2005-Misc dated 07 May, 2012 to submit its proposal for revision of its tariff. The TMILL vide its letter dated 29 June, 2012 filed its proposal for general revision of its Scale of Rates for tariff to be effective from 1 April, 2013 to 31 March, 2016.

3.2. However, it was observed that since the October, 2011 tariff Order has been stayed by the Hon'ble Court and also since the TMILL had reported to have been continuing to levy the tariff fixed in the year 2008 during the years 2010-11 till date, we would not have been in a position to carry out the analysis of actual performance of TMILL with reference to the tariff Order of October, 2011, as stipulated in Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005. Further, the tariff proposal filed by TMILL vide its letter dated 29 June, 2012 cannot be disposed of without carrying out such an analysis. The legal opinion sought suggested for trying an early listing of the pending matters in the Hon'ble Court and till such time to keep the matter relating to re-fixing of rates of TMILL in abeyance.

3.3. Under the circumstance, the TMILL filed a Writ Petition No. 32843 (W) of 2013 praying for fixing a new SOR to be applicable with effect from 1 April, 2013 to 31 March 2016 based on the proposal filed by it and that till such time the new SOR for the period 2013-16 is not finalized and notified, they may be allowed to charge the rates proposed by them in their proposal, on an ad-hoc basis.

3.4. In this connection, the Hon'ble justice Sanjib Banerjee on 20 November, 2013, after considering submission made on behalf of parties disposed the petition. The operative part of the Order of the Hon'ble Court is reproduced below:

*"Notwithstanding the pending proceedings, TAMP will settle the schedule of rates applicable to the petitioners for the operation of berth no.12 at Haldia Dock Complex for the period April, 2013 to March, 2016 on its best judgment and uninfluenced by the pendency of the previous petitions. Since the petitioners say that they have charged at the old rates for the period April 01, 2013 till date and will be charging at such rate or other rate that they deem proper till such time that the TAMP rates are settled and communicated to the petitioners, TAMP should also look into the rate charged during this period and assess whether it is excessive within the meaning of that expression in clause 2.17.4. of the guidelines for regulation of tariff issued on March 31, 2005.*

*TAMP should settle the rates for the period April, 2013 to March, 2016 and communicate the same to the petitioners within eight weeks from date.*

*W.P.No. 32843(W) of 2013 is disposed of without going into the methodology for the fixation of rates."*

3.5. Thus, in compliance with the direction of the Hon'ble High Court, it was decided to take up the proposal of the TMILL on consultation. Since the proposal filed by TMILL in June, 2012 for review of its tariff for the period from 2013-14 to 2015-16 was based on actuals for the period 2010-11 and 2011-12 and estimates for the period from 2012-13 to 2015-16 and given that the year 2012-13 and the first seven months of the year 2013-14 were already over, the TMILL was requested vide our letter dated 22 November, 2013 to update its proposal of June, 2012 based on the actuals of 2012-13 and also update its estimates for the year 2013-14 with reference to actuals upto October, 2013. The TMILL was also requested to review the estimates for the years 2014-15 to 2015-16, if it so desires, based on the updated estimates for the year 2013-14. The TMILL was requested to submit its updated proposal latest by 02 December, 2013.

3.6. In this backdrop, TMILL vide its letter no. TMILL/202/13-14 dated 04 December, 2013 has filed its revised proposal.

4.1. The main points made by the TMILL in its covering letter dated 04 December, 2013 are as summarized below:

- (i) Rates approved by the Authority as per Order No. TAMP/44/2012-TMILL dated 17 March, 2008 has been considered as existing rates. The order passed by TAMP on 25 March, 2011 and 11 October, 2011 and notified on 25 May, 2011 and 9 November, 2011 respectively for the revision of rates for 2010-13 had been contested by TMILL in the Hon'ble High Court of Kolkata and Stay Order had been issued by the Hon'ble High Court vide Order No. 20969(W) 2011 dated 9 December, 2011. Further that Hon'ble High Court vide order no. W.P. 32843(W) of had permitted TMILL to charge the old rate as per TAMP order TAMP/55/2007 or other rate that deem proper.
- (ii) Few labour related contracts are under negotiation with concerned agencies with involvement of Labour Commissioner. The agencies are proposing new Charter of Demands based on which the negotiations are going on. Hence tentative costs has been taken for 2013-2014 on estimated basis.

4.2. The other main points as seen from the proposal filed by the TMILL are summarized below:

- (i) The proposal is for a period of three years viz., 2013-14 to 2015-16.
- (ii) The proposal is based on the actuals for the years 2010-11 to 2012-13 and estimates for the years 2013-14 to 2015-16.
- (iii) The traffic figures for the years 2010-11 to 2015-16 are given below:

Year	Traffic (in MTs)	Actuals/ Estimates
2010-11	1193775	Actuals
2011-12	850112	
2012-13	727870	
2013-14	765000	Estimates
2014-15	915000	
2015-16	915000	

- (iv) The capital additions envisaged during the years 2013-14 to 2015-16 are as follows:

Year	Particulars	₹ in Lakhs
2013-14	Railway Link at LL-6 & Infrastructure development	220
	Purchase of Equipment	32
2014-15	Railway Link & Railway Line at LL-6 & Office Building	1420
	Purchase of 2 nos. of 32 tonne Forklifts	310
2015-16	Construction of 3000 sq.m covered shade and development of plot	500

- (v) The estimated financial / cost implications at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statement furnished by the TMILL are summarised below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Actuals			Estimates at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
(i).	Traffic (in MTs)	1193775	850112	727870	765000	915000	915000
(ii).	Operating income	2815	2175	2801	2753	3141	3319
(iii).	Net surplus/ deficit after return	-230	-747	-249	-860	-1270	-1472
(iv).	Net deficit as a percentage of operating income	-8%	-34%	-9%	-31%	-40%	-44%
(v).	Average net deficit as a percentage of operating income	-NA-			-38.33%		

- (vi) Based on the above cost position, the TMILL is seen to have sought various percentage of increase in the Scale of Rates approved in October, 2008.
- (vii) The TMILL is also seen to have proposed some changes to the definitions/ conditionalities in the Scale of Rates.

4.3. Subsequently, the TMILL has furnished audited segregated annual accounts for operation at berth No. 12 of Haldia Dock Complex for the years 2009-10 to 2012-13.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the TMILL proposal was forwarded to the licensor port i.e. KOPT and to the concerned users/ user organisations for their comments. None of the users have furnished their comments. The KOPT vide its letter dated 3 January, 2013 has furnished its interim comments. A copy of these interim comments were forwarded to TMILL. The TMILL has not responded on the interim comments of KOPT till the finalization of the case. The submissions made by KOPT are as follows:

- (i) The tariff proposal filed by TMILL requires to be examined on the basis of Audited Annual Accounts of TMILL. In the absence of Audited Annual Accounts of TMILL for the relevant period, comprehensive comments of KOPT could not be drawn up. TMILL has not submitted their Audited Annual Accounts for 2010-11 onwards to KOPT. In absence of the same, accounting treatment of royalty determined by independent Auditor but not paid by TMILL could not be verified.
- (ii) Further, royalty on services covered by KOPT's SOR is to be paid by TMILL on the basis of KOPT SOR. Since, the proposal for revision of KOPT SOR is pending with TAMP, the royalty payment liability of TMILL for future period (2014-15 and 2015-16) cannot be estimated correctly.
- (iii) TAMP may consider to move to the Hon'ble High Court of Calcutta for obtaining an extension of time beyond 8 weeks as directed by the Court to dispose of the proposal of TMILL.
- (iv) TAMP may advise TMILL to submit their Audited Annual Accounts for 2010-11 onwards. TMILL may also be advised to submit a statement detailing royalty actually paid, royalty determined by the independent Auditor, Royalty considered in the cost statement and Royalty charged as expense in the accounts, for all the previous years considered in the cost statement to KOPT at the earliest in order to submit final comments of KOPT as sought by TAMP or disposing the subject proposal of TMILL.

5.2. The other interim comments of KOPT are summarized below:

- (i) The problems associated with TMILL functioning as a general purpose company in contravention of provision of the License Agreement as well as non-compliance of written commitment to segregate their accounts as per agreed procedure, has been highlighted under para-1 of KOPT comments against TMILL last revision proposal for revision of their SOR sent to TAMP vide KOPT letter dated 23 February 2011. The same is still valid and may be considered by TAMP for issuing appropriate direction. TMILL did not take any action to restrict its functioning as a Special Purpose Company and neither had they segregated their accounts of Berth No.12 as per agreed procedure, in spite of written undertaking.

TMILL is continuing the practice of first getting the accounts segregated by their statutory auditor (not in conformity of the procedure agreed by them) and then getting the same verified by the independent Auditor.

It has been seen from their audited accounts that while TMILL disputed the royalty determined by the independent auditor, they had conventionally charged the same as expense in their Accounts of

2007-08. So at one hand they had reduced taxable profit by charging the same as expense while on the other hand disputed the same and did not pay the same to KOPT.

- (ii) TMILL may be advised to submit a comparative position of royalty payable for previous periods, vis-à-vis royalty determined by the independent auditor and Royalty charged in the accounts of expenses. TMILL be advised to submit their audited accounts of all the previous years covered by the cost statement.
- (iii) As per the License Agreement, TMILL is required to pay royalty as per the prevalent rates of KOPT SOR against services covered by the KOPT SOR. As KOPT proposal for revision of SOR has not yet been approved by the TAMP, it is not clear as to how they have projected the royalty for 2013-14 onwards. TMILL be advised to submit detailed calculation.
- (iv) TMILL has stated that they have considered the rates approved by TAMP in March 2008 as existing rate instead of rates determined by TAMP in the year 2011 as they have obtained a stay on the said notification, but as it appears that the Hon'ble High Court had directed that while TMILL may charge old rates but at the same time TMILL is to deposit the difference between the old rates and the new rates month by month in short term deposits in a Nationalized Bank. Under the aforesaid circumstances TMILL should also place the position of the proposed rate vis-à-vis rates approved by TAMP in 2011 for proper assessment.
- (v) It is also mentioned in this regard that the License Agreement does not allow TMILL to charge the customer in excess of charges as per KOPT's Scale of Rates (against services which are covered by KOPT SOR) and Royalty is payable against income from such services considering KOPT's SOR Rates. For other services against which rates are not prescribed in KOPT's SOR, Royalty is payable on the actual revenue earned by TMILL.
- (vi) TMILL has proposed dual charging system with regard to 'On-board equipment Operation' and 'Charges for Harbour Mobile Crane' under Miscellaneous Services'. Under the proposed system, they can either charge for the same on per equipment per shift basis or per MT basis. They have reasoned that the said provision has been kept to serve the parties undisputedly who wants to have consolidated per MT rate and does not want to get into nitty-gritties of actual equipment usage.

KOPT feels that provision of such dual charging modes for the same service may pose problems in proper assessment of actual revenue and royalty payable more so as TMILL primarily serve Tata Steel Limited, their parent company. TAMP was requested not to allow such dual charging mode for the same services.

- (vii) With regard to the charges proposed for using of Harbour Mobile Crane, the following points are placed for consideration of TAMP:

As per Appendix-9 of the License Agreement minimum productivity level of the equipment has been specified at 340 MT per hour. The benchmark productivity should not be less than what has been specified in the License Agreement.

As per the general principle adopted by TAMP in determining rates for Mobile Harbour Cranes, such rates need to be productivity linked. Though TMILL has prescribed a single slab rebate, TMILL has capped the rebate to 10% while keeping the failure to attain productivity open ended. For example, even if the productivity is 50% of the benchmark productivity, TMILL would only offer rebate of 10%. Further, the productivity levels indicated in Form 1 is not a part of the SOR and hence the productivity norms and applicable rates against the same should be prescribed in the SOR itself.

Further as per Govt. Policy coastal concession is also applicable against such charge which TMILL has not indicated.

Another issue that deserves mention is applicability of the proposed levy by TMILL. It is not clear whether TMILL shall levy the MHC Hire charge against all vessels (where MHC support is provided), in addition to the rates for On board charges, Wharfage charge, On board Supervision Charges etc. notified by TAMP. This issue requires to be spelt out clearly in the proposal itself to avoid confusion. This has significant implication in Royalty computation also.

- (viii) The dunnaging of Export Cargo has been included under 'Onboard Supervision' charge [S.6.1 (b)]. Again a separate rate for the same has been prescribed under S.10.1 (13). The matter relating to such proposal needs to be clarified.
- (ix) KOPT has not permitted handling of containers at berth No-12 and further TMILL has not projected any container handling at their berth. Accordingly, no rate for container handling should be prescribed.
- (x) It is also seen that in the cost statement TMILL has mentioned that they have considered lease rental as per KOPT claim as cost even though they are disputing the same and is not paying the same in full.

KOPT feels that unless TMILL agrees to pay the lease rental demanded by KOPT, their tariff should not be determined considering the demanded amount as cost. This is because, in such a situation, at one hand they will not incur the cost while on the other hand they will derive the advantage of the cost in tariff, resulting in double benefit.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the TMILL was requested to furnish additional information/clarifications *vide* our letter dated 20 December, 2013. TMILL while furnishing its reply to the queries has submitted revised cost statements *vide* its letter dated 31 January, 2014. A summary of the queries raised by us and reply of the TMILL are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of TMILL
(A).	<b>General:</b>	
(i).	In the proposed draft Scale of Rates, it is seen that the TMILL has proposed increase in the various tariff items. The proposed percentage of increase for each of the cargo item in a particular activity is seen to be different. In other words, under each activity, a different percentage of increase has been proposed for the various cargo items, instead of across the board increase under each activity. In this connection, the TMILL to furnish an analysis and necessary workings correlating the different percentage of increase for the various cargo items under each of the activity sought in the proposed draft Scale of Rates with the cost position reflected by the Cost statement of TMILL. In the absence of such analysis and workings, increase/ decrease may have to be ordered across the board, depending on the financial/ cost position of TMILL.	Rates for different cargoes have been increased considering the hike in operating cost and also based on the relevance of the existing comparable market rates. Many existing rates are on lower side and the market rate has gone up substantially. Also the increase in cost is varying for different cargoes. We have also tried to maintain similarity with rates of our nearest competitor so as to stay competitive. Hence across the board increase of rates may not be suitable to sustain the operations.
(ii).	From the proposal furnished by the TMILL, it is seen that the proposal is based on the rates approved in the year 2008. In this context, it is relevant to mention here that the Order of the Hon'ble High Court of Calcutta dated 20 November, 2013 directs TAMP to fix the rates of TMILL for the period April 2013 to March 2016 on its best judgment and uninfluenced by the pendency of the previous petitions. In order to enable this Authority to pass an Order fixing Scale of Rates of TMILL in its best judgment and uninfluenced by the pendency of the previous petitions, the TMILL to furnish an alternate set of cost statement in the prescribed formats drawn up based on the rates approved for TMILL <i>vide</i> Order of October 2011, along with the necessary workings and requisite information.	As the TAMP order of October 2011 is subjudice, and TMILL has not taken cognizance of that order, the rates approved by this Authority in the said order is not being charged by TMILL. Hence considering these rates as base for preparing the proposal may give wrong indication. We would like to reiterate that we are providing all actual physical performance data, till 2012-13, supported by audited accounts and hence this Authority is having all required information for fixing the rates for 2013-16.
(iii).	TMILL in Form – 1 has stated that its pricing strategy is cost based. Please bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity on the unit price.	<p>a) The productivity levels with the usage of harbor mobile crane has been taken at a higher level than the present levels as mentioned in Form 1 and included in the rates and conditionalities under Sec.10.</p> <p>b) Also, cost of double stacking of iron ore to the user has been avoided under Sec.10/Sec.7.</p> <p>c) Optional rate on ₹ per mt basis has been proposed for usage of equipment on-board and usage of harbor mobile crane to provide simplicity to the users commercially and the same has been derived by considering the proposed productivity levels as against existing productivity levels. If existing productivity levels is considered then rate per mt would increase.</p>
(iv).	In respect of Sl. No.4 of Form – 1, TMILL has furnished only a comparative position of existing Scale of rates and proposed scale of rates. However, the TMILL has not furnished justification/reasons to the changes incorporated in the proposed draft Scale of Rates. The TMILL to furnish justification/reasons with reference to each of the changes proposed in the rates and the conditionalities.	This has been already explained in the proposed Scale of Rates wherein the existing and proposed scale of rates are given with explanation for change. Reason for changes in conditionalities are also explained in the proposed SOR.
(v).	The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The TMILL at Sl. No. 6 of its Form – 1 has indicated that it targets to achieve a shipday output of 4400 MT. This benchmark level of productivity may	The rates of Harbour Mobile Crane has been linked to the productivity levels. All other rates cannot be linked to the same as the productivity levels are dependent on external factors like stowage, vessel type and crane

	be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items.	qualities/capacities etc. which are beyond TMILL's control.
(vi).	<p>Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff (as approved in the year 2008), allowed by TMILL during the years 2010-11 to 2012-13 may be furnished year wise.</p> <p>Similarly, Rebates and discounts allowed by TMILL during the years 2010-11 to 2012-13 over the tariff approved in the year 2011 also to be furnished.</p>	<p>TMILL has already explained that as per the Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005, it states that the actual and physical performance of the operator will be reviewed for tariff fixation. The guideline also states that the rate prescribed are at ceiling level and the operator may offer rebate/ discount on the same.</p> <p>Hence we would again request this Authority to consider the actual performance for derivation of rates for 2013-16.</p>
(vii).	<p>While passing the Order dated 20 November 2013, the Hon'ble High court has, interalia, observed/ passed Orders which is reproduced below:</p> <p><i>"Since the petitioners say that they have charged at the old rates for the period April 01, 2013 till date and will be charging at such rate or other rate that they deem proper till such time that the TAMP rates are settled and communicated to the petitioners, TAMP should also look into the rate charged during this period and assess whether it is excessive within the meaning of that expression in clause 2.17.4. of the guidelines for regulation of tariff issued on March 31, 2005."</i></p> <p>In order to comply with the direction of the Hon'ble Court by this Authority, the TMILL to furnish the following details with reference to handling of new cargo items or rendering of new services by TMILL at berth no. 12, if any, beyond 1 April 2013, so as to enable us assess the excess if any, within the meaning of the expression contained in clause 2.17.4. of the 2005 guidelines:</p>	TMILL has not yet applied the Scale of Rates proposed by them as per original proposal submitted on 29th June, 2012 and a revision (based on advice of this Authority) on 4.12.2013.
(a).	Details of the new cargo items or new services rendered by TMILL at berth no. 12, if any, beyond 1 April 2013.	
(b).	The rates charged by TMILL for the new cargo items or new services rendered.	
(c).	Consent of the users agreeing to the levy of the rate by TMILL on adhoc basis.	
(d).	Basis/ workings in support of the rates so charged.	
(B).	<b><u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u></b>	
	Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 requires review of the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 of the tariff proposal filed by TMILL, the TMILL to clarify/ furnish the following:	
(i).	In the Form – 7, the TMILL has compared the estimates of the years 2009-10 to 2011-12 with the actuals for the said period, whereas the estimates considered in the last tariff Order of October 2011 was for the years 2010-11 to 2012-13. Moreover, none of the figures furnished by TMILL in the estimates column for the years 2010-11 and 2011-12 match with the estimated figures contained in the TMILL review Order of October 2011. The TMILL, therefore, to revise the Form – 7, by excluding the figures for the year 2009-10 and instead include the year 2012-13 so as to enable comparison of the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 as	We have modified Form-7 as per the direction given by this Authority.

	considered in the Order of October 2011 with the actuals for the corresponding period.																									
(ii).	This Authority vide paragraph no.15(xxii)(g) had considered expenditure towards stacking of Iron ore under the head of expenditure 'Miscellaneous Operating Expenses' during the years 2011-12 and 2012-13 at ₹12/- per MT of iron ore cargo subject to verification with actuals during the next review of its tariff. The TMILL to, therefore, furnish documentary evidence in support of the rate of ₹12/- per MT tonne incurred towards stacking of Iron ore.	The relevant Contract copy is attached. (The copy of the Service Contract dated 13 September 2010 furnished by the TMILL, reflects a rate of ₹12/- per MT for stacking of cargo).																								
(iii).	It may be recalled that this Authority vide paragraph no. 15(xxxii) of the tariff Order of March 2011 had advised the TMILL to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff. In this regard, the TMILL to confirm that its proposal is based on the cost details for individual activities.	We have given activity wise cost details in the cost working sheet "3B-Exp. Working sheet																								
(iv).	With regard to the observation made by this Authority vide paragraph no. 15(xLiii) advising the TMILL to review and reclassify the tariff item "Loading/ Unloading/ Restacking" in connection with use of hoppers for unloading and loading of dumpers using hoppers and propose suitable modifications in the unit rates maintaining revenue neutral position, in the next review of its tariff, the action taken by the TMILL to be brought out.	Hoppers are used sparingly based on customer demand. We have included this activity in Sl.no. 1 of 7.1.																								
(v).	The Operating income, Other income and Finance & Miscellaneous Income considered by the TMILL in its Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 do not match with the Income as reflected in the Segregated Accounts of TMILL for the corresponding years. The TMILL to explain the reason for the difference and furnish a Reconciliation statement, reconciling the difference	The TMILL has attached a reconciliation statement of profit as disclosed in the proposal w.r.t segregated accounts for the years 2010-11 to 2012-13. The details of the Reconciliation statement are given below:  (₹ in Lakhs) <table><tr><th>Particulars</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>As per Proposal</td><td>424</td><td>(133)</td><td>320</td></tr><tr><td>Less: Lower Royalty considered in proposal</td><td>(74)</td><td>(57)</td><td>(78)</td></tr><tr><td>Less: Discounted Terminal value not in the segregated accounts</td><td>0</td><td>0</td><td>(0.49)</td></tr><tr><td>Add: Provision written back not included in proposal</td><td>69</td><td>52</td><td>0</td></tr><tr><td>As per Segregated Accounts</td><td>419</td><td>(138)</td><td>241</td></tr></table>	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	As per Proposal	424	(133)	320	Less: Lower Royalty considered in proposal	(74)	(57)	(78)	Less: Discounted Terminal value not in the segregated accounts	0	0	(0.49)	Add: Provision written back not included in proposal	69	52	0	As per Segregated Accounts	419	(138)	241
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13																							
As per Proposal	424	(133)	320																							
Less: Lower Royalty considered in proposal	(74)	(57)	(78)																							
Less: Discounted Terminal value not in the segregated accounts	0	0	(0.49)																							
Add: Provision written back not included in proposal	69	52	0																							
As per Segregated Accounts	419	(138)	241																							
(vi).	Similarly, the sum total of operating expenses, depreciation, overheads and finance & miscellaneous expenditure considered by the TMILL in its Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 do not match with the total Expenditure as reflected in the Segregated Accounts of TMILL for the corresponding years. The TMILL to explain the reason for the difference and furnish a Reconciliation statement, reconciling the difference.																									
(vii).	During the last review of tariff of TMILL, the actual net block of assets for the year 2009-10 was considered at ₹3940.36 lakhs, as per the segregated accounts then furnished by TMILL. Whereas, now as per the Segregated Accounts, the net block of assets as on 31 March 2010 is shown as ₹8786.65 lakhs. The TMILL to explain the reason for the difference and furnish a Reconciliation statement, reconciling the difference.	Segregated accounts always shows net block of assets for 2009-10 as ₹8786.65 lacs. This value is for the entire assets of Haldia division. In our last proposal sent on 15.09.2010, the actual net block of assets for the year 2009-10 was considered at ₹3946.31 lakhs. The Reconciliation for the Gross Block of Assets as on 01 April 2010 is as follows: <table><tr><th>Particulars</th><th>₹ in Lakhs</th></tr><tr><td>Net Block as on 01.04.2010 as per Segregated Accounts</td><td>8786.65</td></tr><tr><td>Less: Equipment related to Other Berth - Haldia</td><td>(276.79)</td></tr><tr><td>Less: Others</td><td>(21.93)</td></tr><tr><td>Less: Future rent of LL-6 capitalised in Accounts</td><td>(4541.62)</td></tr><tr><td>As per Segregated Accounts</td><td>3946.31</td></tr></table>	Particulars	₹ in Lakhs	Net Block as on 01.04.2010 as per Segregated Accounts	8786.65	Less: Equipment related to Other Berth - Haldia	(276.79)	Less: Others	(21.93)	Less: Future rent of LL-6 capitalised in Accounts	(4541.62)	As per Segregated Accounts	3946.31												
Particulars	₹ in Lakhs																									
Net Block as on 01.04.2010 as per Segregated Accounts	8786.65																									
Less: Equipment related to Other Berth - Haldia	(276.79)																									
Less: Others	(21.93)																									
Less: Future rent of LL-6 capitalised in Accounts	(4541.62)																									
As per Segregated Accounts	3946.31																									
C.	Financial/ Cost Statement:																									
(1).	Capacity:																									
(i).	The TMILL to furnish workings to arrive at the	The ship day output of 4400 has been calculated based on																								



	assessed capacity of the berth no.12 at 11.24 lakh MT per annum for the years 2010-11 to 2015-16.	actual productivity achieved during past years with escalation. However the same has been estimated based on the actual cargo mix handled at the berth.																
(ii).	TMILL has indicated that it targets to achieve a ship day output of 4400 MT. Please intimate how the said productivity has been factored into determination of the assessed capacity.	Capacity has been estimated considering the past performance and other scenarios like draft restriction, limitation of number of vessels entering/sailing in the port due to lock gate constraint etc.																
(2).	<b>Traffic:</b>																	
	With reference to estimation of traffic, please clarify the following:-																	
(a).	The TMILL to furnish actual traffic handled by it during the period from April 2013 to November 2013 of the current financial year 2013-14.	TMILL handled 560764 MT from April 2013 to November 2013 with following break-up: <table><tr><td>Iron ore</td><td>217473</td></tr><tr><td>Steel (imp)</td><td>83039</td></tr><tr><td>Steel (exp)-SAIL &amp; Others</td><td>4587</td></tr><tr><td>Steel (exp)-TSL</td><td>67994</td></tr><tr><td>Project Cargo</td><td>42438</td></tr><tr><td>Limestone &amp; Pyroxenite</td><td>56639</td></tr><tr><td>Fertiliser</td><td>21895</td></tr><tr><td>Raw Sugar</td><td>71285</td></tr></table>	Iron ore	217473	Steel (imp)	83039	Steel (exp)-SAIL & Others	4587	Steel (exp)-TSL	67994	Project Cargo	42438	Limestone & Pyroxenite	56639	Fertiliser	21895	Raw Sugar	71285
Iron ore	217473																	
Steel (imp)	83039																	
Steel (exp)-SAIL & Others	4587																	
Steel (exp)-TSL	67994																	
Project Cargo	42438																	
Limestone & Pyroxenite	56639																	
Fertiliser	21895																	
Raw Sugar	71285																	
(b).	TMILL to explain the reasons for assuming no growth in the traffic during the year 2015-16 as compared to the year 2014-15.	The increase in traffic for 2014-15 has been derived based on the assumption that commissioning of Railway Line at LL-6 will help to handle more volume of Steel and Limestone. We feel that commissioning of this railway line and augmentation of allied infrastructure will take two years' time to stabilize. Hence we have not considered any further increase in traffic for 2015-16 compared to what we have projected for 2014-15.																
(c).	The reason for a significant reduction in the traffic of Iron Ore during the years 2013-14 to 2015-16 when compared with the actual for the year 2010-11 to be explained.	Due to various Government policies, Iron Ore export has gone down more than 50% compared to 2010-11. This slowdown in export of Iron Ore has also affected B#12.It is also proven by the actual handling of Iron Ore in 2012-13 i.e. 120414 MT. However, we have projected much higher tonnage in 2013-14 to 2015-16.																
(d).	Reduction in the estimated traffic of Limestone during the years 2013-14 to 2015-16 when compared with the actual for the year 2012-13 to be justified.	TMILL handled 118844 MT of Limestone in 2012-13. Based on the actual data of 2013-14, we have estimated a quantity of 100000 MT to be handled during the year. However, we have projected higher volumes in 2014-15 & 2015-16 based on the assumptions that the railway linkage will help us to attract more cargo. Hence the projection is on higher side compared to actual of 2012-13.																
(e).	The reduction in the traffic of Fertilisers during the years 2013-14 to 2015-16 when compared with the actual for the year 2010-11 to be justified.	The projection has been made based on present volume and future projections estimated.																
(f).	The reason for not anticipating any growth in the traffic of Steel - SAIL & Others during the years 2013-14 to 2015-16 to be explained.	There is no projection from SAIL and no other party besides Tata Steel & SAIL are exporting Steel in break-bulk from Haldia. Please also note that due to high domestic demand of steel, the exports of steel would be affected in upcoming years.																
(g).	The significant reduction in the traffic of Raw Sugar imports during the years 2014-15 and 2015-16 as compared to the estimates for the year 2013-14 to be justified.	The projection has been made based on present volume and future projections estimated.																
(h).	The reduction in the traffic of Steel/ logs discharge – delivery from plot during the years 2013-14 to 2015-16 when compared with the actual for the year 2010-11 to be justified.	This projection has been made considering the actual figures of 2013-14 wherein we have handled 83039 MT of Steel till November 2013 (Steel/ Logs Discharge-Delivery from jetty + Steel/ log Discharge-Delivery from plot) against our projection of 140000 MT for the whole year. We have also scanned the market and due to the favorable Domestic market both in terms of price and delivery schedule the major parties are not likely to import increased volumes in recent future. Hence we																
(i).	The reason for not anticipating any growth in the traffic of Steel/ logs discharge – delivery from jetty during the years 2013-14 to 2015-16 to be explained.																	

		have reduced the quantity.
(j)	The reason for not estimating any traffic of Steel Shipment a/c. Tata Steel to be moved by rail during the year 2013-14 to be explained.	Presently, TMILL does not have a railway connectivity at LL-6, B#12 as HDC, KOPT is yet to provide the railway link. However, HDC has recently started construction of the railway link which will enable TMILL to have own railway siding at LL-6. This construction job will not be completed by 2013-14 and may take substantial time in 2014-15 also. TMILL needs to put other equipment and machineries to make the railway siding fully operational. We also anticipate that we will require few months of time, after commissioning, to complete all documentation and formalities. Considering all these we have made the above estimate.
(k)	The basis for estimating 25% of the traffic of Steel Shipment a/c. Tata Steel to be moved by rail during the year 2014-15 and 50% of the traffic of Steel Shipment a/c. Tata Steel to be moved by rail during the year 2015-16 to be explained.	
(l)	The reason for not anticipating any growth in the traffic of project cargo (cargo for which equipment for shore handling will not be provided by TMILL) during the years 2013-14 to 2015-16 to be explained.	The estimate has been made considering the actual tonnage handled in 2013-14 till November 2013 i.e. 42438 MT. Moreover, few of the Ultra Mega Power Projects/Mega Power Projects in the vicinity for which we have been handling the import machineries are nearing completion stage. Based on the above we have made the estimate.
(m)	When the TMILL has neither handled any project cargo (shore handling performed by TMILL), Earth moving equipment and Containers during the years 2010-11 to 2012-13 nor has estimated to handle the above mentioned cargo during the years 2013-14 to 2015-16, the reason for proposing continuation of rates to enable handle the said cargo in the proposed draft Scale of rates may be justified. Given that the said cargo items are not proposed to be handled at TMILL, the tariff to handle the above mentioned cargo as prescribed in the proposed draft Scale of rates to be deleted.	Although we have not handled the same in 2010-11 to 2012-13 and have no projections till 2015-16, we are permitted to perform these activities as per the License agreement. Earth Moving Equipment were handled at B#12 in past also. Hence, we would request this Authority to include these items in the Scale of Rates.
(3)	<b><u>Operating Income:</u></b>	
(i)	Apart from the general increase in rate proposed, the TMILL has also proposed introduction of some new tariff items. The yearwise additional revenue implication arising from these new tariff items to be quantified item wise and furnished for all the years under consideration with workings. In the absence of estimate of additional revenue implication arising from these new tariff items, this Authority may not be in a position to approve the new tariff items.	<p>New tariff items from which revenue are proposed for 2013-14 to 2015-16 are considered for calculating total revenue from new tariff items as per the details given below:</p> <p>(i). Labour Support (in case of Project/ Other package/ Break Bulk cargo) (Section 7.7): Considering volume of 65000 MTs for each of the years 2013-14 to 2015-16 and based on the proposed rate of ₹ 50/- per MT, the TMILL has estimated to earn an additional income to the tune of ₹ 32.50 lakhs per annum during the years 2013-14 to 2015-16.</p> <p>(ii). On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) – All Dry Bulk Cargo (Section 11b): Considering volume of 1 lakh MT, 2.50 lakh MT and 2.50 lakh MT for each of the years 2013-14 to 2015-16 and based on the proposed rate of ₹6.50 per MT, the TMILL has estimated to earn an additional income to the tune of ₹6.50 lakhs, ₹16.25 lakhs and ₹16.25 lakhs during the years 2013-14 to 2015-16.</p> <p>(iii). On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) – HRC/ CRC, Plates, Sheets, WRC, Tubes, Pipes (Section 11b) Considering volume of 2.40 lakh MT, 2.75 lakh MT and 3 lakh MT for each of the years 2013-14 to 2015-16 and based on the proposed rate of ₹ 13 per MT, the TMILL has estimated to earn an additional income to the tune of ₹31.20 lakhs, ₹35.75 lakhs and ₹39 lakhs during the years 2013-14 to 2015-16.</p>
(ii)	In the income calculation based on the existing Scale of Rates furnished by the TMILL, the reason for not estimating any income on account of dispatch related service in respect of Limestone during the year 2013-14 to be justified, in the context of income having been calculated by TMILL for the said service during the years 2014-15 and 2015-16.	TMILL will be able to collect this charge once we start providing the rake loading activities which are directly linked with railway connectivity as explained in 2 (j) & (k). Hence we have not estimated this income in 2013-14.
(iii)	In the income calculation based on the existing Scale of Rates in respect of Limestone, the TMILL has	Hire rate of loader has been taken as per the existing rate.

	converted the existing per shift rate of ₹ 6000/- relating to Equipment Assistance Charges for Front end loaders of Bucket Capacity not exceeding 3.5 CBM into a per tonne rate of ₹4.80. This is reported to be based on the assumption of 3.5 shifts per hatch for 5 hatches and a parcel size of 21887 MT. The basis for each of the above assumptions to be furnished.	Parcel size has been taken based on the trend of parcels coming to Haldia considering the draft restriction.  No. of shifts is based on trend of past years.
(iv)	In the income calculation based on the existing Scale of Rates in respect of Steel/ logs discharge (both i.e. delivery from jetty and delivery from plot), the TMILL has converted the existing per shift rate of ₹12000 relating to Equipment Assistance Charges for forklifts of capacity between 10 MT and 20 MT into a per tonne rate of ₹10.80. This is reported to be based on the assumption of 3 shifts per hatch for 3 hatches and a parcel size of 10000 MT. The basis for each of the above assumptions to be furnished.	₹10.80 has been considered for Steel Export a/c Tata Steel.  Hire rate of forklift has been taken as per the existing rate.  Parcel size has been taken based on the trend of parcels coming to Haldia considering the draft restriction.  No. of shifts is based on trend of past years.
(v)	In the income calculation based on the existing Scale of Rates in respect of Steel/ logs discharge (both i.e. delivery from jetty and delivery from plot), the TMILL has converted the existing per shift rate of ₹12000 relating to Equipment Assistance Charges for forklifts of capacity between 10 MT and 20 MT into a per tonne rate of ₹ 5.65. This is reported to be based on the assumption of 3 shifts per hatch for 4 hatches and a parcel size of 17000 MT. The basis for each of the above assumptions to be furnished.	Hire rate of loader has been taken as per the existing rate.  Parcel size has been taken based on the trend of parcels coming to Haldia considering the draft restriction.  No. of shifts is based on trend of past years.
(vi)	In the income calculation based on the existing Scale of Rates in respect of Project cargo (both i.e. equipment for shore handling not furnished by TMILL or shore handling performed by TMILL), the TMILL has converted the existing per shift rate of ₹12000/- relating to Equipment Assistance Charges for forklifts of capacity between 10 MT and 20 MT into a per tonne rate of ₹18.00. This is reported to be based on the assumption of 3 shifts per hatch for 4 hatches and a parcel size of 8000 MT. The basis for each of the above assumptions to be furnished.	Hire rate of Forklift has been taken as per the existing rate.  Parcel size has been taken based on the trend of parcels coming to Haldia considering the draft restriction.  No. of shifts is based on trend of past years.
(vii)	In the income calculation based on the existing Scale of Rates in respect of Project cargo (equipment for shore handling not furnished by TMILL) and in respect of Earth moving equipment, the TMILL has considered a per tonne rate of ₹42 and ₹69.03 respectively towards Labour support for shore handling. The existing Scale of rates of TMILL does not reflect the said rates towards Labour support for shore handling. The basis on which the above mentioned rates have been considered in the income calculation may be furnished. The reference to the tariff item in the existing scale of rates to be indicated.	The rate of ₹42/MT has been considered against supply of labour during unloading at jetty, unloading at Plot and delivery from plot wherein TMILL is not providing any equipment support. This has been considered based on the existing Loading/Unloading/Re-Stacking rate as per Clause 7.1 of the existing SOR. The rate has been moderated compared to the total rate i.e. $53.10 \times 3 = 159.3$ considering that only labour support is provided.  To bring in better clarity, we have suggested a new rate of ₹50/MT for labour supply in our proposed SOR in Clause no.7.7.  ₹69.03 has been considered for "Unloading & stacking at plot, Loading at the time of delivery" however no tonnage has been considered and hence no income is considered in the calculation.
(viii)	In the calculation of income from Plot rent at the existing level of rentals for the years 2013-14 to 2015-16, the basis for considering the average parcel size, time taken to handle each parcel and the area occupied by each parcel considered by TMILL for each of the cargo item to be explained with detailed analysis/ workings in this regard.	The detail Plot Rent income calculation at the existing level of rentals for the year 2013-14 to 2015-16 has been given in Sheet "Plot Rent Income Calculation".
(ix)	Though the income from plot rental has been calculated at ₹309.70 lakhs during the year 2013-14, the TMILL in the Cost statement has considered an amount of ₹525.05 lakhs as the income from plot	₹215.35 Lakhs is added as this income has been generated from Unauthorized Plot Occupation charges and we have explained in the proposal sent to this Authority that "Income from plot rent" in 2012-13 and 2013-14 (for 7 months) was higher than estimate due to earning from unauthorized

	rentals. The TMILL is seen to have added an amount of ₹ 215.35 lakhs to the plot rental income calculated by it. The reason for adding an amount of ₹ 215.35 lakhs to the plot rental income to be explained.	occupation charges. However this may not continue in future.																																																								
(x)	In the calculation of income from hire of Harbour Mobile Crane (HMC) at the existing level of tariff for the years 2013-14 to 2015-16, the basis for considering different per day productivity of HMC for each cargo, different percentage of usage of HMC for each cargo may be explained with detailed analysis/ workings in this regard.	<p>We have calculated the actual usage of 2012-13 and 2013-14 and estimated the usage for the years 2013-14 to 2015-16 based on the same. Discharge rates are estimated based on past discharge rates trend.</p> <p>The HMC utilization as given by the TMILL for the years 2012-13 and 2013-14 (upto December 2013) is as follows:</p> <p><u>Year 2012-13:</u></p> <table><tr><th>Cargo</th><th>Total Quantity handled</th><th>Quantity handled by HMC</th><th>% of HMC usage</th></tr><tr><td>Fertiiser</td><td>13658</td><td>9541</td><td>70%</td></tr><tr><td>Limestone</td><td>118444</td><td>107088</td><td>90%</td></tr><tr><td>Project cargo</td><td>83509</td><td>13137</td><td>16%</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>120414</td><td>102217</td><td>85%</td></tr><tr><td>Raw Sugar</td><td>143614</td><td>41915</td><td>29%</td></tr><tr><td>Steel Export</td><td>222329</td><td>21776</td><td>10%</td></tr></table> <p><u>Year 2013-14 (Upto December 2013):</u></p> <table><tr><th>Cargo</th><th>Total Quantity handled</th><th>Quantity handled by HMC</th><th>% of HMC usage</th></tr><tr><td>Fertiiser</td><td>21895</td><td>10570</td><td>48%</td></tr><tr><td>Limestone</td><td>56639</td><td>29601</td><td>52%</td></tr><tr><td>Project cargo</td><td>49111</td><td>1873</td><td>4%</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>251631</td><td>215418</td><td>86%</td></tr><tr><td>Raw Sugar</td><td>71285</td><td>4725</td><td>7%</td></tr><tr><td>Steel Export</td><td>74603</td><td>12445</td><td>17%</td></tr></table>	Cargo	Total Quantity handled	Quantity handled by HMC	% of HMC usage	Fertiiser	13658	9541	70%	Limestone	118444	107088	90%	Project cargo	83509	13137	16%	Iron Ore	120414	102217	85%	Raw Sugar	143614	41915	29%	Steel Export	222329	21776	10%	Cargo	Total Quantity handled	Quantity handled by HMC	% of HMC usage	Fertiiser	21895	10570	48%	Limestone	56639	29601	52%	Project cargo	49111	1873	4%	Iron Ore	251631	215418	86%	Raw Sugar	71285	4725	7%	Steel Export	74603	12445	17%
Cargo	Total Quantity handled	Quantity handled by HMC	% of HMC usage																																																							
Fertiiser	13658	9541	70%																																																							
Limestone	118444	107088	90%																																																							
Project cargo	83509	13137	16%																																																							
Iron Ore	120414	102217	85%																																																							
Raw Sugar	143614	41915	29%																																																							
Steel Export	222329	21776	10%																																																							
Cargo	Total Quantity handled	Quantity handled by HMC	% of HMC usage																																																							
Fertiiser	21895	10570	48%																																																							
Limestone	56639	29601	52%																																																							
Project cargo	49111	1873	4%																																																							
Iron Ore	251631	215418	86%																																																							
Raw Sugar	71285	4725	7%																																																							
Steel Export	74603	12445	17%																																																							
(4)	<b><u>Operating Cost:</u></b>																																																									
(i)	<b><u>Operating and Direct Labour:</u></b>																																																									
	With reference to the operating and direct labour, TMILL to clarify/ furnish the following:																																																									
(a)	To furnish documentary evidence in support of the stevedoring expenditure of ₹500 lakhs in respect of the year 2012-13.	Bill details supporting expenditure of ₹49251081 is attached. Balance amount of ₹748919 has been taken as provision against gratuity.																																																								
(b)	In the calculation of Loader and Forklift operator cost, the TMILL has reported to have considered the rate of ₹ 27225 per person per month as applicable for the year 2012-13 as base and applied an escalation factor of 7% to determine the rate for the year 2013-14. In this regard, the TMILL to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹ 27225 per person per month.	<p>Calculation is furnished.</p> <p>The calculation has been made based on the Charter Of Demand (COD) agreed by the labour unions and approved by Assistant Labour Commissioner. The copy of the COD is also attached.</p> <p>(The copy of the Memorandum of Settlement is dated 23 July 2013 and makes a mention about the settlement being exclusively for the Crane Operator and Supervisor and would be in force from 01 April 2012 till 31 March 2015. The Settlement makes a mention about escalation in the wage structure of about 29% approximately over the existing wage rate.)</p>																																																								
(c)	In the calculation of Loader and Forklift operator cost for the year 2013-14, the TMILL has also factored the arrear impact of the year 2012-13 to the tune of ₹21 lakhs. In this regard, the TMILL to clarify/ furnish the following:	The calculation for the arrear amount has been furnished.																																																								
(i)	Workings in support of the amount of ₹21 lakhs.	However, the actual figure is coming as ₹13.64 Lakhs. This Authority may take this as cost.																																																								
(ii)	The reason for factoring the arrear impact of the year 2012-13 in the estimates for the year 2013-14 alone.																																																									
(iii)	Given that the segregated Accounts for the year 2012-13 would include the provision of the wage arrears, consideration of the impact in the estimates for the year																																																									

	2013-14 would amount to double counting.	
(d)	In the calculation of Trailer driver cost, the TMILL has reported to have considered the rate of ₹22554 per person per month as applicable for the year 2012-13 as base and applied an escalation factor of 7% to determine the rate for the year 2013-14. In this regard, the TMILL to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹22554 per person per month.	The calculation has been furnished.
(e)	In the calculation of Trailer helper cost, the TMILL has reported to have considered the rate of ₹19164 per person per month as applicable for the year 2012-13 as base and applied an escalation factor of 7% to determine the rate for the year 2013-14. In this regard, the TMILL to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹19164 per person per month.	The calculation has been furnished.
(ii)	<b>Maintenance labour &amp; Security cost :</b>	
	In the calculation of Maintenance labour & Security cost, the TMILL has reported to have considered the rate of ₹20808 per person per month as applicable for the year 2012-13 as base and applied an escalation factor of 7% to determine the rate for the year 2013-14. In this regard, the TMILL to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹20808 per person per month.	The calculation has been furnished.
(iii)	<b>Equipment running cost :</b>	
(a)	<u>Repairs &amp; Maintenance Cost:</u>	
(i)	TMILL to justify considering an increase of over 200% in the estimation of repair and maintenance cost for the year 2013-14 when compared with the actual repair and maintenance cost for the year 2012-13.	Please note that we incurred an expenditure of ₹230.13 Lacs in 2011-12 for repair and maintenance charges. As explained in our application sent to this Authority, repair jobs planned in 2012-13 got extended to 2013-14. Moreover the Harbour Mobile Crane is also ageing and maintenance cost has gone up substantially. We also require to change the Engine. Considering all these factors we have considered the R&M cost as above.
(ii)	TMILL to confirm that one-time repair expenses have not been factored in the cost estimates.	Cost estimates are made based on the trend of actual expenses.
(b)	<u>Equipment registration cost:</u>	
	TMILL to furnish documentary evidence to support the payment of ₹10.41 lakhs towards Equipment registration during the year 2012-13.	₹10.41 Lacs consists of several bills for which we have made a summary based on the relevant ledger.  (The TMILL has furnished the summary of the Road Tax, Fitness, Port Permit charges for the financial year 2012-13.)
(iv)	<b>Royalty :</b>	
(a)	As per the provisions of the Licence Agreement entered by TMILL with KOPT, the TMILL is required to pay royalty on its traffic based on the cargo related charges leviable at KOPT. From the workings furnished by the TMILL with reference to the calculation of royalty for the years 2013-14 to 2015-16, it is seen that the TMILL has considered the KOPT's 4% special levy also to determine the royalty payment for each of the cargo. In this connection, it is relevant to mention here that the special levy has been available in KOPT for quite some time. Even then, during the revision of tariff of TMILL in the past, the special levy component as applicable to KOPT was not included to the per tonne rate for each of the cargo. In such a scenario, the reason for now including the special levy component in the calculation of royalty cost to be justified by the TMILL.	We have not considered any special rate levied by KOPT for calculation of royalty. Royalty calculation has been done based on the actual royalty payment made to HDC, KOPT. These figures are also audited by independent auditors and reports are submitted to KOPT on yearly basis.
(b)	The existing Scale of Rates of KOPT does not prescribe On-board supervision charges. In this context, the	KOPT has also claimed royalty on On-Board supervision charges from TMILL and we have disputed the same based on

	reason for calculating royalty by including On-board supervision charges in case of Iron ore, Limestone, Steel Shipment (TATA Steel), Steel/ Logs discharge from jetty and plot each and Project cargo (Equipment for shore handling not provided by TMILL) to be explained.	relevant clause/s of the License agreement. However the matter has been referred to an Arbitration Tribunal. The arbitration is still going on and decision is pending from the tribunal.
(c)	Further, the TMILL has made a mention that it is disputing this payment with KOPT. In this connection, it may be recalled that during the last review of tariff of TMILL, TMILL has reported that the matter has gone for arbitral resolution. In this connection, a brief note on the outcome of the arbitration, if any, may be furnished. The treatment meted out in the cost statement with regard to the said outcome also to be indicated.	
(d)	TMILL is seen to have claimed the entire amount paid/ payable by it to KOPT towards Royalty/ Revenue share as admissible cost for all the years 2013-14 to 2015-16. In this regard, it may be noted that the maximum admissibility of royalty/ revenue share will be to the extent of the percentage quoted by the second highest bidder for the period after 31 March, 2005, as stipulated in the 2005 guidelines.	We request this Authority to consider the figure calculated in "Form 3A" against Royalty. We have made the calculation based on the 2005 Guideline as mentioned by this Authority.
(e)	It is not clear how the rate of ₹79.17 per MT towards loading onto dumper at the time of shipment has been considered in the royalty calculation pertaining to Iron ore. The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon by it to arrive at the said rate.	Royalty payment is made on the revenue earned against above activities. The same has also been certified by independent auditor and submitted to HDC, KOPT on regular basis.
(f)	It is not clear how the rate of ₹4.00 per MT towards equipment assistance has been considered in the royalty calculation pertaining to Limestone. The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon by it to arrive at the said rate.	
(g)	It is not clear how the rate of ₹196 per MT, ₹11.80 per MT, ₹5.31 per MT and ₹13.82 per MT towards Loading onto trailer at the time of shipment, placement and removal of dunnage, clearing and forwarding charges and on-board equipment assistance respectively, has been considered in the royalty calculation pertaining to Steel shipment – TATA steel. The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon it to arrive at the said rate.	
(h)	It is not clear how the rate of ₹51 per MT, ₹51 per MT and ₹35 per MT towards Loading at siding, unloading at siding and transportation respectively, has been considered in the royalty calculation pertaining to Steel shipment – TATA steel – rail bound cargo. The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon it to arrive at the said rate.	
(i)	It is not clear how the rate of ₹42.00 per MT towards on shore labour charges has been considered in the royalty calculation pertaining to Project cargo (Equipment for shore handling not provided by TMILL). The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon it to arrive at the said rate.	
(j)	In the calculation of the royalty cost in respect of the plot rentals, the TMILL is seen to have arrived at the royalty cost by considering the plot rental income as base and then dividing the figure by 47.91 and thereafter multiplying by 60.7. A brief note on this adjustment to be furnished, clarifying the calculation.	

(v)	<b>Equipment Hire Charges :</b>	
(a)	With reference to the estimated hire charges, the TMILL has not furnished workings to arrive at the hire charges of ₹12 lakhs for the year 2013-14. The TMILL to furnish the requisite workings.	The actual expense till November'2013 was ₹7.62 Lacs. We have estimated ₹12 Lacs based on the same.  (The contract copy furnished by the TMILL dated 11 September, 2013 reflects an amount of ₹12000/- per shift for a Big Loader. It is not clear how this rate works out to the hire charges of ₹12 lakhs. )
(b)	If the hire charges has been estimated based on a contract, copies of the relevant contract agreement in support of the rate of hire charge considered in the workings, to be furnished.	
(vi)	<b>Lease rentals :</b>	
	During the last revision, lease rentals was considered in case of 14000 sq. mtrs of hardstand land allotted by KOPT to TMILL at the rate of ₹34.24 per sq. mtr for the year 2011-12. Similarly, the lease rentals incase of 54000 sq. mtrs of land and 9000 sq. mtrs. of land was considered each at the rate of ₹22.02 per sq. mtr for the year 2011-12. By applying an escalation factor of 5%, the rate that would be leviable during the year 2012-13 would work out to ₹35.95 per sq. mtr for 14000 sq. mtrs of hardstand land and ₹23.12 per sq. mtr. in case of both 54000 sq. mtrs of land and 9000 sq. mtrs. of land. Instead, the TMILL has considered a rate of ₹36.07 per sq. mtr for 14000 sq. mtrs of hardstand land and ₹21.59 per sq. mtr. in case of both 54000 sq. mtrs of land and 9000 sq. mtrs. of land. TMILL to clarify the reason for the difference	54000 & 9000 Sq.M.— As per agreement with HDC, KOPT for operating at 54000 Sq.M. and 9000 Sq.M. land, co-terminus with B#12, annual increment clause is 5% (which as per the Land Policy Guidelines was 2%) and for timely payment a rebate of 2.5% is given by the Port. The same has been considered in our calculation as cited above. TMILL had taken up with the KOPT for revising the land allotment conditions in line with the then prevailing Land Policy Guidelines and Schedule of Rent of KOPT. This issue is pending for resolution for quite some time now. TMILL had calculated the Plot Rent as per the payments made by it. 14000 Sq.M.---- We have considered the actual amount paid to HDC, KOPT for 2012-13 as ₹60,59,136/- based on which ₹36.07/Sq.Mtr. has been derived. In this case there is no rebate even if timely payment is made.
(vii)	<b>Insurance :</b>	
(a)	The estimates of insurance cost for the years 2012-13 may be justified with reference to actual payment made to insurance company. A copy of the Agreement entered into with insurance company(ies) to be furnished.	The TMILL has furnished copies of bills paid against insurance charges amounting to ₹29 lakhs.
(b)	The estimated insurance cost for the year 2013-14 is found to be higher by around 98% as compared to the actuals for the year 2012-13. TMILL to justify the estimated increase considered.	We have taken the actual figure till November'2013 which is ₹18 Lacs and based on that rectified the earlier figure of ₹54 Lacs to ₹29.52 Lacs.
(viii)	<b>Other expenses :</b>	
(a)	<u>LSD/ Unlashing:</u>	
	The TMILL to furnish the copies of the contract to support the rate for LSD/ Unlashing considered at ₹125/- per MT in respect of Steel Shipment a/c. Tata Steel and ₹16/- per MT each in respect of Steel/ logs Discharge - Delivery from jetty, Steel Discharge - Delivery from plot and Project cargo.	For Lashing, break-up of ₹125/- is as following: a) Material: ₹105 per MT +VAT and b) Labour: ₹16/- (The Work Order copy dated 13 September 2012 furnished by the TMILL reflects an amount of ₹105/- per MT towards supply of both dunnaging and lashing. Another Work Order copy dated 29 July 2013 furnished by the TMILL reflects an amount of ₹16/- per MT towards manpower for unlashing of imported cargo or lashing of export steel cargo.)
(b)	<u>Sticker/ Tag writing/ Colour coding services :</u>	
	In the calculation of cost relating to Sticker/ Tag writing/ Colour coding services, the TMILL has reported to have considered the rate of ₹17814 per person per month as applicable for the year 2012-13 as base and applied an escalation factor of 7% to determine the rate for the year 2013-14. In this regard, the TMILL to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹17814 per person per month.	The salary of people engaged in the above activity is same as Trailer Helpers. The monthly salary would be ₹19171. We are modifying the same accordingly.
(c)	<u>Despatch related Services :</u>	
(i)	The reason for not estimating the said expenditure for the year 2013-14 to be explained, when it has been estimated for the years 2014-15 and 2015-16.	TMILL is planning to handle Limestone dispatch through Rakes from LL-6, B#12 once the railway siding is operational. We plan to do the same from 2014-15 and hence the cost has been estimated accordingly.

(ii)	The basis for considering a rate of ₹ 18 per MT in respect of limestone may be explained.	Dispatch related services will start at B#12 only after commissioning of Railway Line. We have projected quantity to be handled by rail in 2014-15. The cost for 2014-15 for the said activity has been estimated based on current market rates.
(iii)	If the rate has been estimated based on a contract, copy of the relevant contract agreement in support of the rate considered in the workings, to be furnished.	
(d)	<u>Intraport Transportation:</u>	
(i)	The basis for calculation of Intraport Transportation cost with reference to the per tonne rate of ₹ 65/- in case of limestone, ₹ 70/- in case of steel shipment (TATA steel) and ₹ 65/- in case of Iron ore considered for the year 2013-14, to be furnished. If this activity is outsourced, the contract copy, in this regard, to be furnished	(The document furnished by the TMILL in this regard is an intimation dated 06 April 2013, received by the TMILL from its vendor prescribing the rate for Intraport transportation for dry bulk cargo from LL6 plot to jetty at berth no.12 or vice versa at ₹ 65/- per MT, with effect from 01 January 2013.)  Further in view of new Charter of Demand made w.e.f. Sep'13, the vendor is claiming for further hike. Based on the same we have estimated IPT rates for Iron Ore, Limestone and Steel.
(ii)	The basis for considering 5% of the estimated traffic of TATA Steel for intraport transportation to be furnished.	We have modified the same.  (The earlier 5% has been modified to 40%. However, the basis for considering 40% of TATA Steel for intraport/ transportation has been not been explained by TMILL)
(e)	<u>Survey Expenses:</u>	
	The basis for calculation of Survey expenses with reference to the per tonne rate of ₹ 2.62 in case of limestone, ₹ 10.80 in case of steel shipment (TATA steel), ₹ 3.50 in respect of Steel discharge, ₹ 6/- in respect of project cargo discharge – delivery from wharf and ₹ 1.50 in case of Iron ore considered for the year 2013-14, to be furnished. If this activity is outsourced, the contract copy, in support of the rate for each of the cargo item to be furnished.	(The Work Order copy dated 10 April 2013 furnished by the TMILL reflects a rate of ₹ 1.25 per MT towards draft supervision, vessel discharge, supervision of limestone at Haldia port and ₹ 1.37 per MT towards despatch supervision of limestone by rail to JSR from Haldia port, thus aggregating to ₹ 2.62 per MT.  Another Work Order dated 12 April 2013 furnished by the TMILL reflects various per tonne rates towards preshipment inspection charges for HRC, CRS, HRS, slabs, CRcoils, tube, pipes, billet etc., ranging from ₹4/- per MT to ₹ 12/- per MT. the TMILL seems to have considered an average of ₹10.80 per MT for Steel as a whole.  The Work Order copy dated 05 April 2013 furnished by the TMILL reflects a rate of ₹ 3.50 per MT towards supervision of discharge and delivery of import steel cargo. The Work Order copy dated 05 April 2013 furnished by the TMILL reflects a rate of ₹ 6/-per MT towards supervision of discharge and delivery of import project cargo, machineries, equipment etc.  The Work Order copy dated 05 April 2013 furnished by the TMILL reflects a rate of ₹ 1.50 per MT towards supervision of receipt, shipment and documentation of iron ore.
(f)	<u>Clearing and Forwarding:</u>	
(i)	The basis for considering the per tonne rate of ₹4.25 towards Clearing and Forwarding expenses in case of steel shipment (TATA steel) for the year 2013-14 to be furnished.	The Work Order copy dated 24 June 2010 with a validity period till 31 March 2012 furnished by the TMILL reflects a rate of ₹ 4.25 per MT towards C&F job for Break Bulk Export.
(ii)	If the rate has been estimated based on a contract, copy of the relevant contract agreement in support of the rate considered in the workings, to be furnished.	
(g)	<u>Miscellaneous Operational Expenses:</u>	
	It is not clear how the cost towards slings and gears have been estimated for the year 2013-14. It is not seen to be based on the actuals for the year 2012-13. The TMILL to clarify the position.	We have taken per MT cost for 2012-13, on actual, which is ₹ 7.62/MT. Based on the same we have calculated the estimate for 2013-14 by considering 7% WPI and projected tonnage.
(ix)	<u>Depreciation:</u>	
	TMILL has proposed additions to the gross block of fixed assets. In the absence of sufficient details regarding exact/ anticipated date of commissioning of additions to the fixed assets, we are not able to	Construction of Railway Line has already started and we have already made investment. The same is expected to be commissioned by 2014-15. It is difficult to project exact date of commissioning as the construction of our Railway line is linked with the completion of HDC, KOPT's proposed railway link to



	scrutinize the depreciation figures furnished by the TMILL. Therefore, TMILL to furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration. The rates of depreciation adopted may also be furnished giving reference to the Companies Act or provisions of concession agreement as the case may be.	LL-6 for which the construction has already started. Other investments proposed by us are closely related to the construction of the Railway line and hence exact date of commissioning can't be specified now. However, while calculating the depreciation we have estimated the timelines and accordingly calculated depreciation based on Companies Act/ Management estimation.												
(x)	<b>General Overheads:</b>													
	The TMILL is seen to have applied an escalation factor of 6.5% in the estimation of general overheads during the years 2013-14 to 2015-16, over the actual for the year 2012-13. The TMILL to review the expenditure with reference to 7% escalation, if it so desires.	We have modified the same.												
5.	<b><u>Finance &amp; Miscellaneous Income:</u></b>													
(i)	<b><u>Terminal Value:</u></b>													
	The workings for arriving at the value of discounted terminal value for each of the years under consideration to be furnished.	Considering PLR rate of 14.75% for the year 2013-14 to 2015-16, the terminal value has been considered.												
(ii)	<b><u>Others:</u></b>													
(a)	The nature of income considered under this head of income to be listed out.	₹ 43 Lakhs considered for 2012-13 consists of ₹ 3 lakhs of <u>Write back</u> whereas the major balance amount of ₹ 40 Lakhs is related to the <u>interest accrued from the Fixed Deposit</u> made by TMILL as per Court Order related to TAMP orders of 2011. As per the direction of the Hon'ble Court, TMILL has deposited the difference between the Old rate and New rate in a Schedule bank.  We can't estimate any income on these for future years as this will depend on the final outcome of the pending court cases.												
(b)	The reason for not estimating any income under this head during the years 2013-14 to 2015-16 to be furnished, given that there has been some amount of income under this head during the past.													
6.	<b><u>Finance &amp; Miscellaneous Expenses:</u></b>													
	TMILL to furnish detailed workings for the estimated contribution to provident fund for all the years under consideration.	The projection for FY'14 to FY'16 has been made considering actual of FY'13 with inflation as per TAMP's guidelines. We have modified the calculation accordingly.												
7.	<b><u>Capital employed:</u></b>													
	<b><u>Fixed Assets:</u></b>													
(i)	The value of gross fixed assets at the beginning of the year 2012-13 as considered in the Form – 4A does not match with the gross value of assets shown in the segregated accounts for the year 2012-13. Similarly, the value of net fixed assets at the end of the year 2012-13 as considered in the Form – 4A does not match with the net value of assets shown in the segregated accounts for the year 2012-13. The reason for considering values other than that reflected in the segregated accounts to be explained. A reconciliation statement may be furnished reconciling the difference.	Balance sheet of segregated accounts consists of assets belonging to the total Haldia establishment. The Reconciliation for the Gross Block of Assets as on 01 April 2012 is as follows: <table><tr><th>Particulars</th><th>₹ in Lakhs</th></tr><tr><td><b>Opening as on 01.04.2012 as per Form 4A of proposal</b></td><td><b>4963</b></td></tr><tr><td>Add: Equipment related to Other Berth - Haldia</td><td>272</td></tr><tr><td>Add: Office Equipment, Furniture, Fixtures &amp; Vehicles</td><td>70</td></tr><tr><td>Add: Future rent of LL-6 capitalised in Accounts</td><td>5954</td></tr><tr><td><b>As per Segregated Accounts</b></td><td><b>11259</b></td></tr></table>	Particulars	₹ in Lakhs	<b>Opening as on 01.04.2012 as per Form 4A of proposal</b>	<b>4963</b>	Add: Equipment related to Other Berth - Haldia	272	Add: Office Equipment, Furniture, Fixtures & Vehicles	70	Add: Future rent of LL-6 capitalised in Accounts	5954	<b>As per Segregated Accounts</b>	<b>11259</b>
Particulars	₹ in Lakhs													
<b>Opening as on 01.04.2012 as per Form 4A of proposal</b>	<b>4963</b>													
Add: Equipment related to Other Berth - Haldia	272													
Add: Office Equipment, Furniture, Fixtures & Vehicles	70													
Add: Future rent of LL-6 capitalised in Accounts	5954													
<b>As per Segregated Accounts</b>	<b>11259</b>													
(ii)	Since the year 2013-14 is almost over, the TMILL to furnish documentary evidence in support of the estimate made during the year 2013-14 i.e. providing of railway link at LL – 6 and purchase of equipment.	The details of expenses made are given below: <u>Purchase of Equipment:</u> Purchase Order copy dated 07 October 2013 for purchase of SDLG Wheeled Loader for ₹35.70 Lacs is furnished by the TMILL.												
(iii)	The equipment purchased/ proposed to be purchased during the year 2013-14 to be listed out with values for each equipment. The TMILL has stated that the said equipment would increase the efficiency of cargo handling. The efficiency improvement in the cargo handling may be quantified.	<u>Railway Line:</u> From the copy of the KOPT Letter dated 04 September 2013, furnished by the TMILL, it is understood that the Order for execution of work relating to construction of Railway tracks including embankment from Common users siding near Chiranjibpur Level Crossing leading to TMILL siding has been placed by KOPT with the Contractor on 03.09.2013 with a scheduled completion period of 10 months, and that the total cost of ₹ 7.02 crores is to be borne by KOPT and TMILL equally. The TMILL is seen to have already made a payment of ₹ 1.76 crores towards 50% of its share, as seen from the copy of the Treasury Receipt furnished by the TMILL.												

(iv).	The present status in respect of additions proposed for the year 2014-15 to be furnished.	We floated enquiries for constructing the Railway Line at LL-6, B#12. We are in the process of selecting the successful bidder and issue work order so that the job can be started.
(v).	The equipment purchased/ proposed to be purchased during the year 2014-15 to be listed out with values for each equipment. The TMILL has stated that the said equipment would increase the efficiency of steel handling. The improvement in efficiency in steel handling may be quantified.	We have planned to buy 2 nos.32 MT heavy duty Forklifts for handling steel cargo. This will improve the quality of handling and reduce damages. The improvement in efficiency is difficult to project at this stage.
(vi).	The status of action initiated in respect of additions proposed for the year 2015-16 also to be intimated.	We are yet initiate action on the same.
(vii).	It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard to be furnished.	We have not considered any work-in progress.
7.	<b><u>Working Capital:</u></b>	
(i).	TMILL has calculated Inventory at 6 months of the Repairs and maintenance cost. TMILL to confirm as to whether this approach is in line with the prescription made for determination of inventory in the tariff guidelines.	This has been done in accordance with the guideline as per Clause no. 2.9.9.
(ii).	The TMILL is not seen to have considered current liabilities to arrive at the working capital. The TMILL to consider current liabilities before arriving at the figure of working capital.	No Current liability should be considered for deriving ROCE as Debtor is considered as NIL.
D.	<b><u>Scale of Rates:</u></b>	
(i).	The TMILL has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase over the existing tariff at TMILL. The additional services/ facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out.	<p>The productivity levels with the usage of harbour mobile crane has been taken at a higher level than the present levels as mentioned in Form 1 and included in the conditionalities under Sec.10.</p> <p>Also, cost of double stacking of iron ore to the user has been avoided under Sec.10/Sec.7.</p> <p>Optional rate on Rupee per mt basis has been proposed for usage of equipment on-board and usage of harbor mobile crane to provide simplicity to the users commercially and the same has been derived by considering the proposed productivity levels as against existing productivity levels. If existing productivity levels is considered then rate per MT would increase.</p>
(ii).	Please furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed towards wharfage, on-board charges, on-board supervision, loading/ unloading/ restacking, transportation and miscellaneous charges for each of the cargo items. Such detailed working also to be furnished in respect of tariff for new cargo items proposed to be introduced by TMILL as given in the proposed draft Scale of Rates.	Detailed costing for each sub activity is practically impossible. Many rates proposed in the Scale of Rates are aligned to the actual sub-contracted costs and/ or market rate.
(iii).	The TMILL has proposed to modify the existing definition of 'on board and on shore supervision'. In this context, TMILL to confirm whether the proposed modification to the definition will be in harmony with the existing services listed under schedule of 'on board supervision'.	We have excluded Cleaning of jetty, water sprinkling and hatch/ deck cleaning charges from the scope of On-Board Supervision and included in Miscellaneous Charges. This will give a better clarity and options for the user to pay for the services when they want to take from us.
(iv).	The rate of interest in the proposed note 3(vii)(b) to be updated in line with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.	We have updated the same to 14.75% from previous rate of 12.75%.
(v).	TMILL to explain the reasons for prescribing rates for handling containers when the TMILL does not anticipate any container traffic for the years under consideration and has stated in Form – 5B that no	Sometimes, as a part of Project cargo consignments, few containers may be needed to be handled at berth no.12. Hence, a specific rate for container handling is proposed.

	container is projected at the berth during the concerned period.	
(vi)	The TMILL at Sl. Nos. 1, 3 and 4 of Section 4.1 has proposed to widen the scope of the tariff category by including some new cargo items. In this connection, the TMILL to confirm whether the cost of rendering service to the new cargo items so included, is not less than the cost of rendering service to the existing cargo items under the said tariff category.	New cargoes added in Sl. Nos. 1, 3 and 4 of Section 4.1 has been done considering similar nature of cargo wherein the cost of handling will be similar. For example, handling cost of Iron Ore Pellet will be similar to handling cost of Iron Ore.
(vii)	The reason for shifting the cargo item 'Bag cargo' from existing Sl. Nos. 3 to the proposed Sl.No.4 of Section 4.1, which has the effect of proposing a reduction of around 14% in the existing wharfage rate of Bag cargo, to be clarified. The financial implication arising out of the said shifting to be quantified and furnished year wise.	We have done this regrouping considering that Bag cargo is similar to Break-Bulk cargoes. However, we have not estimated any quantity against this head and hence there is no financial implication.
(viii)	The TMILL at Sl. No. 2 and 3 has proposed deletion of some cargo items. The reason for the deletion to be explained.	We have not deleted but renamed the "all types of ore" category.
(ix)	The reason for shifting the cargo item 'Bag cargo' from the existing Sl.No.2 to the proposed Sl. No. 2 of Section 5.1, which has the effect of proposing an increase of over 116% in the existing wharfage rate of Bag cargo, to be clarified. The financial implication arising out of the said shifting to be quantified and furnished year wise.	Same as point No. (vii)
(x)	While carrying out the rationalization of Section 5.1, the reference to the term 'log' is seen to have been deleted. The reason for the deletion to be clarified, given that logs are proposed to be handled at Berth No. 12.	We have modified the same and included "Log" in Sl.No.2 of 5.1.
(xi)	The TMILL at Sl. No. 2 of Section 5.1 has proposed to widen the scope of the tariff category by including some new cargo items. In this connection, the TMILL to confirm whether the cost of rendering service to the new cargo items so included, are not less than the cost of rendering service to the existing cargo items under the said tariff category.	New cargoes added in Sl. No. 2 of Section 5.1 has been done considering similar nature of cargo wherein the cost of handling will be similar. For example, Handling cost of HRC/ CRC, Steel Slabs etc., will be similar to handling cost of Iron and Steel
(xii)	The description of the residual clause at proposed Sl. No. 6 of Section 5.1 and proposed Sl.No.7 of Section 6.1, appears to be erroneous. TMILL to propose a correct description.	Sl.No. 6 of Section 5.1 details the cargoes which TMILL can't handle at B#12 as per the License Agreement. The same has also been listed in Sec 3.xii.  For Sl.no.7 of Section 6.1, the same logic as above is relevant.
(xiii)	The rate of ₹110 per MT proposed to be introduced at Sl. No. 6 of Section 5.1 for all cargo not specified, to be justified with cost details supported by necessary workings. The financial implication arising out of the said proposed rate to be quantified and furnished year wise.	Machineries and other over dimensional cargoes imported, sometimes do not fall under the <u>project cargo</u> category as per custom classification and hence they are grouped under "Other Cargo". We have proposed same rate as for Project cargo and have not considered any separate volume under this head.
(xiv)	The method of handling car, any rubber tyre vehicle and earth moving equipment for rendering on board service to be intimated since the TMILL now proposes to handle by slings (Ref Sl.No. 5 of Section 5.1).	Slings are used for discharging these cargoes wherein sling of adequate capacity is tied at appropriate points of the machine.
(xv)	The rate of ₹185 per MT proposed to be introduced at Sl. No. 7 of Section 6.1 for all cargo not specified, to be justified with cost details supported by necessary workings. The financial implication arising out of the said proposed rate to be quantified and furnished year wise.	Machineries and other over dimensional cargoes imported, sometimes do not fall under the <u>project cargo</u> category as per custom classification and hence they are grouped under "Other Cargo". We have proposed same rate as for Project cargo and have not considered any separate volume under this head.
(xvi)	A brief note explaining the reason for proposing introduction of new cargo entry 'Iron ore and all types of ore (rate includes high stacking wherever necessary – double stacking will be avoided' as Sl. No. 2 in	We are proposing high stacking to be included in the "Stacking" rates to give better efficiency to our valued customers. We have also proposed in 7.6 that "Wherever high heaping at plot is needed or done by TMILL at the time

	Section 7.1 to be furnished, when the TMILL proposes to levy the same rate as applicable to Sl.No. 1 of Section 7.1.	of receipt of export iron ore / iron ore pellets or at the time of discharging of import cargo like limestone or other ores, charges for such high heaping will be same as loading/unloading/ stacking charges. (Earlier it was under Miscellaneous charge head. Now if after receipt and stacking of cargo high heaping is done, additional high heaping charges will be levied.)". This is aimed to improve our efficiency and pass on the benefit to the customer.
(xvii)	The reason for deleting the existing conditionality under Section 7.1 which states that where hoppers are used for the unloading of cargo from the vessel and dumpers are loaded using the hopper then it would constitute one operation of loading activity, to be explained. The financial implication arising out of the proposed deletion of note to be quantified and furnished year wise.	Hoppers are used sparingly based on customer demand. We have included this activity in Sl.No. 1 of 7.1. However, we have not considered any quantity against this and hence there is no financial implication.
(xviii)	The TMILL has introduced a new note under proposed Section 7.1 to the effect that wherever high heaping at plot is needed or done by TMILL at the time of receipt of export iron ore / iron ore pellets or at the time of discharging of import cargo like limestone or other ores, charges for such high heaping will be same as loading/unloading/stacking charges. In this regard, the TMILL has stated that earlier it was under Miscellaneous charge head and that now it is proposed that if after receipt and stacking of cargo high heaping is done, additional high heaping charges will be levied. The TMILL to justify proposing the said note by giving a brief note explaining the existing position as well as the proposed position. The financial implication arising out of the said proposed note to be quantified and furnished year wise.	Same as point No. xvi.
(xix)	The reason for introducing a new note under proposed Section 7.1 to the effect that wherever only labor support is provided by TMILL and no equipment support is provided, consolidated rate of ₹50/- PMT will be applicable towards provision of labor for shore handling activity in case of project / any other package / break bulk cargo, to be explained. The basis for the proposed rate of ₹50/- per MT to be furnished with cost details and necessary workings.	We have proposed the rate based on market rate and overall cost position of TMILL at B#12. The market rate for project cargo where this activity is used is much higher i.e. ₹88/- per MT. The relevant circular prescribing a rate of ₹88/- per MT for Project cargo is furnished by the TMILL.
(xx)	While combining the existing Sl.No. 1 and 2 of Section 9.1 and instead proposing a common Sl.No. 1 in the proposed Section 8.1, the reference to the term 'bag cargo' is seen to have been deleted. The TMILL has not proposed any rate for bagged cargo in the proposed Section 8.1. The rate that may be levied on bagged cargo arriving at berth No. 12 to be indicated with cost details and necessary workings. The financial implication in this regard to be quantified and furnished year wise.	We have included "bagged cargo" in Sl.No.2 of 8.1. However, we have not estimated any quantity and hence there is no financial implications.
(xxi)	Under the proposed Section 8.1, the TMILL has introduced a new Sl.No. 4 enabling it to levy ₹260/- per MT incase of Project cargo and machinery & spares including their packages weighing greater than 20 tonnes and upto 35 tonnes. The basis for the proposed rate of ₹260/- per MT to be furnished with cost details and necessary workings. The financial implication in this regard to be quantified and furnished year wise.	The rate has been quoted considering the nature of the cargo which requires special types of vehicles alongwith safety arrangements. Market rate of transportation for such cargo has also been considered. However, we have not projected any volume under this head and hence there is no financial implications.
(xxii)	Under the proposed Section 10.1, the TMILL has introduced a new Sl.No. 7 proposing levy ₹6600/- per shift towards Equipment Assistance Charges for IT-12 Caterpillar. The basis for the proposed rate of ₹6600/-	The proposed rate is normally 10% higher than current market rate. Since proposal is for 3 years, 10% higher rate is proposed. No income under this head has been proposed.

	per shift to be furnished with cost details and necessary workings. The financial implication in this regard to be quantified and furnished year wise.	
(xxiii)	Under the proposed Section 10.1, the TMILL has introduced a new Sl.No. 11(a) proposing levy ₹17600/- per shift towards Equipment Assistance Charges for forklifts of capacity above 20 MT. The basis for the proposed rate of ₹17600/- per shift to be furnished with cost details and necessary workings. The financial implication in this regard to be quantified and furnished year wise.	We are deploying forklift above 20 MT for steel handling and hence a new rate has been proposed for the same. The rate has been proposed based on the proposed rate of Forklift with capacity between 10-20 MT. Higher capacities Forklift has higher Fuel consumption besides higher maintenance cost. The rate has been proposed considering the same. No income under this head has been proposed.
(xxiv)	Under the proposed Section 10.1, the TMILL has introduced a new Sl.No. 11(b) proposing levy towards On-board Equipment Operation, where it is proposed to levy ₹6.50 per MT in respect of All dry Bulk Cargo and ₹13/- per MT in respect of HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/ Pipes. The basis for the proposed rates to be furnished with cost details and necessary workings. The financial implication in this regard to be quantified and furnished year wise.	These rates are proposed for convenience of the users who often like to have per MT rates for handling cargo. The rates are proposed based on actual past figures and escalating the same considering a 3 years period. The financial implication is furnished, as discussed earlier.
(xxv)	The TMILL vide Sl.No. 12 (a) and (b) in the proposed Section 10.1 has proposed Equipment Assistance Charges for 104 tonne Harbour Mobile Crane on shift basis and per tonne rates for various types of crano, respectively. In this regard, the following information/ clarification to be furnished:	
(a)	The workings to support the per shift rate of ₹150000/-	We had earlier proposed a rate of ₹1,25,000 / Shift based on detailed working. We have proposed a hike of 20% to cover the increased operational expenses. The TMILL has also furnished a calculation sheet, based on actual cost and usage of the crane for 2012-13 for deriving per shift rate at ₹150000/-.
(b)	This Authority under which the TMILL is levying the per shift rate of ₹125000/- to be explained.	TMILL has furnished copies of some correspondences pertaining to the year 2008, when it had approached TAMP with a proposal for fixation of a shift based rate for HMC at ₹125000/-. The documents do not reflect any approval accorded by TAMP for the shift based rate for HMC at ₹125000/-.
(c)	The workings in support of the per tonne rate of ₹56.25 in respect of Iron Ore and Limestone, ₹73.77 in case of Fertiliser and other bulk cargo, ₹136.36 in case of HRC/CRC Imports, ₹112.50 in case of Steel Export and ₹529.41 in case of Project Cargo.	We have proposed the per MT rate based on the different productivity of various cargoes as given in Form 1, Sl.No.2.
(d)	The reason to propose simultaneous levy of rate on shift basis and per tonne basis to be justified. It may be noted that in all cases relating to prescription of rates for use of HMC at various major port trusts, only a per tonne rate has been approved.	This is for the convenience of the various user and also to protect the interest of TMILL. We handle cargoes like project cargo, machineries, over dimensional cargo etc. wherein the discharge rate is very low compared to Coal which we are not allowed to handle at B#12. Also we need to ensure the safety of the cargo considering the price attached to it. Hence we need a per shift rate to recover our cost. Even for other cargoes the deployment of crane increases due to reason beyond the control of the terminal operator i.e. poor stowage, delay in receipt of material, weather delay etc. wherein with a per MT rate it would be difficult to recover the cost and make justified profit. Hence we request this Authority to consider our proposal.
(e)	The financial implication in this regard may be quantified and furnished year wise.	The financial implication is as per Form 2B(ii) of Income Calculation.
(xxvi)	Under the proposed Section 10.1, the TMILL has introduced a new Sl.No. 16 proposing a levy ₹ 5.20 per MT towards Cleaning of Jetty/ hatch/ deck and water sprinkling for bulk Cargo Handling wherever necessary	This activity has been taken out from the scope of "On-Board Supervision" and kept as a separate item as explained in point No. (iii).

	for bulk cargo handling. The basis for the proposed rate to be furnished with cost details and necessary workings. The financial implication in this regard to be quantified and furnished year wise.	
(xxvii)	The reason for proposing modification to the existing rebate conditionality to be explained.	This has been done to bring better clarity for the customers.

7. The KOPT was requested vide our letter dated 20 December 2013 to furnish its specific comments on some points arising out of the TMILL proposal. While seeking the specific comments, the KOPT was also requested to verify the segregated accounts of TMILL pertaining to the years 2009-10 to 2012-13 and furnish its comments. When the KOPT was reminded in this regard, vide our letter dated 31 December 2013, the KOPT vide its letter dated 31 December 2013 has stated that they have not received copies of the segregated accounts of TMILL for the years 2009-10 to 2012-13. Though the copies of the segregated accounts of TMILL for the years 2009-10 to 2012-13 were forwarded to KOPT vide our letter dated 20 December 2013, the same were again forwarded to KOPT under cover of our letter dated 01 January 2014 in view of the request made by the KOPT. The KOPT vide its letter dated 09 January 2014 has furnished its interim comments on the specific points, pending examination of the segregated accounts. The specific points raised by us and the reply of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Points made by us	Interim Comments of KOPT																						
(i)	Traffic forecast made by TMILL for the years 2013-14 to 2015-16.	<p>As per records TMILL has handled 6,15,846 MT of Cargo during the period from 1 April 2013 to 31 December 2013. Accordingly, the projection of 7,65,000 MT cargo for the year 2013-14 made by TMILL appears to be lower. If the handling in last nine month is taken as a base, the projected handling for 2013-14 should be around 8,20,000 MT. However, if TMILL has any specific reason for projecting lower cargo traffic for the balance period of the current fiscal, they may explain the same in details to TAMP for appropriate consideration.</p> <p>For 2014-15 and 2015-16, TMILL has projected traffic of 9,15,000 MT per year. The same appears to be in order.</p>																						
(ii)	Utilization of land allotted by KOPT to TMILL for computing the plot rent income for all the years under consideration.	<p>It is difficult for KOPT to comment on the proposed utilization of plots. However, from the details submitted by TMILL along with payment of provisional royalty, the following position regarding income from Plot Rent and unauthorized occupation charges emerges:</p> <table border="1"><thead><tr><th colspan="2"><b><u>PLOT RENT INCOME DETAILS OF TMILL (INCULDING INCOME FROM UNAUTHORISED OCCUPATIONS)</u></b></th></tr><tr><th colspan="2"><b>(AS PER DETAILS SUBMITTED BY TMILL ALONG WITH PROVISIONAL PAYMENT)</b></th></tr></thead><tbody><tr><td>Nov-13</td><td>2330600</td></tr><tr><td>Oct-13</td><td>3776876</td></tr><tr><td>Sep-13</td><td>11561083</td></tr><tr><td>Aug-13</td><td>14042671</td></tr><tr><td>Jul-13</td><td>13085635</td></tr><tr><td>Jun-13</td><td>11394563</td></tr><tr><td>May-13</td><td>9369599</td></tr><tr><td>Apr-13</td><td>10077569</td></tr><tr><td><b>Total:</b></td><td><b>75638596</b></td></tr></tbody></table> <p>Based on the above statistics, the income from Plot Rent and unauthorized occupation is likely to exceed ₹10.00 crore in current fiscal. That being so, the plot rent income of ₹309.70 lacs projected by TMILL for 2013-14 appears to be understated. The said estimation of ₹309.70 lacs for 2013-14 (at current rates) appears to include only Plot Rent Income and not income from unauthorized occupation, even though TMILL is indicating substantial earning from unauthorized</p>	<b><u>PLOT RENT INCOME DETAILS OF TMILL (INCULDING INCOME FROM UNAUTHORISED OCCUPATIONS)</u></b>		<b>(AS PER DETAILS SUBMITTED BY TMILL ALONG WITH PROVISIONAL PAYMENT)</b>		Nov-13	2330600	Oct-13	3776876	Sep-13	11561083	Aug-13	14042671	Jul-13	13085635	Jun-13	11394563	May-13	9369599	Apr-13	10077569	<b>Total:</b>	<b>75638596</b>
<b><u>PLOT RENT INCOME DETAILS OF TMILL (INCULDING INCOME FROM UNAUTHORISED OCCUPATIONS)</u></b>																								
<b>(AS PER DETAILS SUBMITTED BY TMILL ALONG WITH PROVISIONAL PAYMENT)</b>																								
Nov-13	2330600																							
Oct-13	3776876																							
Sep-13	11561083																							
Aug-13	14042671																							
Jul-13	13085635																							
Jun-13	11394563																							
May-13	9369599																							
Apr-13	10077569																							
<b>Total:</b>	<b>75638596</b>																							

		occupation charge in their declaration made with payment of provisional royalty. For the period 2014-15 and 2015-16 also, the estimation of plot rent income (₹367.55 lacs per year at current rates) does not seem to include the unauthorized occupation charges.
(iii)	The existing Scale of Rates of KOPT do not prescribe On-board supervision charges. In its calculations showing royalty, the TMILL has included On-board supervision charges in case of Limestone, Steel Shipment (TATA Steel), Steel/ Logs discharge from jetty and plot each, Mobile and Immobile Project cargo each for all the years under consideration. TMILL has made a mention that it is disputing this payment with KOPT. In this connection, it may be recalled that during the last review of tariff of TMILL, TMILL had reported that the matter has gone for arbitral resolution. In this connection, a brief note on the outcome of the arbitration, if any, may be furnished.	As per the License Agreement royalty is payable on actual revenue earned by TMILL. For the services for which rates are prescribed in the Scale of Rates of KOPT; TMILL is required to pay royalty considering rates prescribed in KOPT's Scale of Rates as per License Agreement. For services, which are not covered by KOPT's SoR, TMILL is required to pay royalty on actual revenue earned. The independent auditor is also determining royalty considering the aforesaid principle.  The above being so, royalty against on board supervision charge is payable on the basis of actual revenue earned by TMILL, as per the License Agreement. TMILL is however, disputing that royalty is payable in this account and the said dispute, along with other disputes, are presently under Arbitration.  The arbitration between KOPT and TMILL has not concluded as yet.
(iv)	The investment proposed by TMILL during the years 2013-14 to 2015-16.	TMILL has not provided the details of their plan of proposed investments. Accordingly, it is not possible for KOPT to comment on the investment proposed to be made by them as shown in the cost statement. However, an order has already been placed by KOPT to provide Railway connectivity to Berth No.12 and TMILL has agreed to bear a part of the said cost. Accordingly, investment for development of Railway Yards etc. inside the TMILL area by TMILL is expected in the coming year to reap the benefit of the railway connectivity. So far as the other expenditure projected by TMILL, we are unable to offer any comments in absence of any details.

8.1. A joint hearing in this case in reference was held on 10 January 2014 at the KOPT premises in Kolkata. The TMILL made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, TMILL, KOPT and the concerned users/ organization bodies have made their submissions.

8.2. Based on the submissions made by the KOPT at the joint hearing and as agreed by the TMILL, TMILL was requested to furnish the details of the Fixed Deposit and its full-fledged audited accounts from the year 2010-11 onwards to KOPT. In this regard, it was understood from the KOPT letter dated 22 January, 2014 addressed to TMILL and with a copy endorsed to us, that as decided at the joint hearing, TMILL did not furnish the details of the fixed deposit and its full-fledged audited accounts from the year 2010-11 onwards to KOPT. The TMILL was, therefore, reminded to furnish the requisite information to KOPT vide our letter dated 24 January 2014.

8.3. As agreed at the joint hearing, the KOPT was also requested vide our letter dated 15 January 2014 to furnish its final comments on the TMILL proposal within 10 days after receipt of the requisite information from TMILL and also to furnish a brief note on the Arbitration matter relating to royalty aspect, along with its final comments on the TMILL proposal. After a reminder dated 27 February 2014, the KOPT vide its letter dated 11 March 2014 has responded. A copy of the comments of the KOPT was forwarded to TMILL for its comments. The TMILL vide its letter dated 14 March 2014 has responded. The submissions made by the KOPT and the response of the TMILL thereon are tabulated below:

Sl. No.	Submissions of KOPT	Comments of TMILL
(i)	<b><u>Brief note on the Arbitration matter relating to royalty aspect:</u></b>	
(a)	In terms of the License Agreement, TMILL is required to pay KOPT (HDC) royalty per month at the percentage level set out in the license agreement of the actual revenue earned by TMILL during the month. It is further provided that for the purpose of computation of royalty the applicable tariff as per prevailing Scale of Rates of KOPT would be considered. The final royalty amount would be computed after completion of annual	It is to mention that the License Agreement states that for the purposes of computation of royalty, the applicable tariff as per prevailing Scale of Rates of the licensor would be considered.

	period of 12 months on the basis of actual revenue earned by the licensee during the concerned period, duly certified by the Independent Auditor. Based on the final annual royalty amount so computed vis-a-vis provisional amount earlier paid by TMILL the additional amount of royalty receivable KOPT, HDC or amount of excess receipt refundable by KOPT, HDC would be assessed and to be acted upon by TMILL or KOPT/HDC as the case may be. This will however be subject to the condition that from 4th annual period of license the licensee shall have to guarantee annual royalty payment at a percentage level of the actual annual revenue earned by it (duly certified by the Independent Auditor) or ₹ 1.6 crores whichever is higher.	
(b)	M/s Ray & Ray, Chartered Accountants, was appointed as the Independent Auditor and TMILL is required to obtain the annual Royalty Audit Report at the end of every 12 months period within a period of 45-days immediately on completion of every 12 months period. However, TMILL has failed to adhere to the time stipulation and submitted the Royalty Audit Report in respect of 1 <sup>st</sup> three years of operation much after due date.	The contention of KOPT that TMILL has failed to adhere to the timelines for submission of Royalty Audit report certified by M/s Ray & Ray, in respect of 1 <sup>st</sup> three years of operation, is not based on facts. As per the provision of License Agreement TMILL was supposed to submit to KOPT a panel consisting of at least 3 reputed firms or companies or body corporate or a combination thereof having necessary expertise for being appointed as Independent Auditor within 30 days from the date of signing License Agreement, KOPT was supposed to appoint the Independent Auditor from out of such panel within 30 days from the date of receipt of such panel. KOPT has failed to adhere to these guidelines of the license agreement and responsible for delay in selection of Independent Auditor. This has contributed mostly for the delay in submission of Royalty Audit Report.
(c)	TMILL had objected the final Audit Report of 1 <sup>st</sup> three years, submitted by the Independent Auditor and raised several points regarding the method adopted by Independent Auditor for calculation of Royalty. The differential Royalty Bills along with interest as certified by the Independent Auditor in the Audit Report for 1 <sup>st</sup> three years were raised by Manager (Finance) and the same were also disputed by TMILL. The disputes were referred to a Committee for amicable settlement. However, the amicable settlement had failed and TMILL was asked to liquidate the differential Royalty Bills.	It is agreed to the extent that these are facts and under consideration of the Arbitration Tribunal.
(d)	Meanwhile, the 4 <sup>th</sup> year Royalty Audit Report for the period from 29.01.2005 to 28.01.2006 was submitted by TMILL vide letter dated 31.01.2009. As per the report TMILL is liable to pay ₹ 1,16,95,625/- against short payment of royalty. However, TMILL have submitted the report under protest.	It is agreed to the extent that these are facts and under consideration of the Arbitration Tribunal.
(e)	The Bank Guarantee worth ₹ 1.5 crores submitted by TMILL was encashed by KOPT/HDC in April 2009 as TMILL was not paying the differential Royalty determined by Independent Auditor.	It is to mention that encashment of Bank Guarantee worth ₹ 1.5 crores by KOPT/HDC is against the principles of the License Agreement.
(f)	The disputes raised by TMILL in respect of four years Audit Report was finally referred to Arbitration.	It is agreed to the extent that these are facts and under consideration of the Arbitration Tribunal.
(g)	Sri S. Sathyam, former Chairman, TAMP has been appointed as Arbitrator on behalf of KOPT for the said Arbitrations. Shri Ajit Kr. Sengupta, former Justice of Kolkata High Court was appointed as Arbitrator by TMILL while Justice (Retd.) Chittatosh Mukherjee, former Chief Justice of Kolkata High Court and Mumbai High Court has been appointed as Presiding Arbitrator in the instant Arbitrations. Meanwhile, TMILL vide their letter dated 10.07.09 had again requested to refer the entire dispute for amicable settlement. However, since the Arbitration process has already been initiated and Sri S. Sathyam has already been appointed as Arbitrator	



	vide this office letter dt. 15.06.09 their request was not accepted and all the disputes raised by TMILL were referred to Arbitrations. Meanwhile, the Independent Auditor had submitted the Royalty Audit Report for 5 <sup>th</sup> and 6 <sup>th</sup> year against which TMILL have again raised objections which are more or less similar in nature to the objections raised against Royalty Audit Report for the first four years.	
(h)	KOPT's raised the differential royalty bill as certified by Independent Auditor in respect of 5 <sup>th</sup> and 6 <sup>th</sup> years of Audit Report and accrued interest thereon as per provision of the License Agreement and referred the Bills for Arbitration as TMILL have already referred the earlier bills against differential Royalty to the Arbitration. KOPT also referred the other disputes, raised by TMILL against 5th & 6th year's Audit Report, to on going Arbitrations. All other disputes raised by KOPT like incorporation of TMILL as SPV, segregation of accounts in respect of Berth No.12 as per Accounting Standard AS-17 to ascertain the actual revenue earned by TMILL from the activities at Berth No. 12, etc. were also referred to the on-going Arbitration along with all monetary claims of KOPT which might arise in future.	
(i)	Total 43 sittings of the case have already been held. The Advocate of KOPT has already completed submission on behalf of KOPT. Meanwhile TMILL has filed Affidavit for giving evidence through two witnesses which have been objected by KOPT. However, after penalising TMILL with the cost of ₹ 10,000/- (to be paid to KOPT) Arbitrate Tribunal has allowed filing of Affidavit by TMILL. The examination and cross examination of the witnesses has also been concluded. Presently, the advocate of TMILL is continuing with his arguments on the case. The next dates of hearing are scheduled on 05.04.2014 when the advocate of TMILL is to continue with his arguments.	
(ii)	<b><u>Fixed Deposits made by TMILL in terms of Order of Hon'ble Calcutta High Court:</u></b>	
	TMILL has submitted a certificate issued by S P Chatterjee & Co. Chartered Accountants certifying that TMILL has made Fixed Deposit amount to ₹ 6,79,83,857.00 in terms of the order of the Hon'ble High Court at Calcutta. (The KOPT has forwarded to us the copy of the certificate submitted by TMILL. The Audit Certificate certifies that as per the Order of the Hon'ble High Court of Calcutta dated 5 July, 2011 and subsequent Order dated 9 December, 2011, the TMILL has made short term fixed deposit of ₹ 6,79,83,857/- with a nationalized bank till 31 March, 2013).	The desired details as asked by KOPT has been provided.
(iii)	<b><u>Other Comments:</u></b>	
(a)	The Independent Auditor, in its reports earlier, had indicated non-maintenance of Log Book by TMILL for utilization of equipments other than the MHCs. As per the License Agreement as well as requirements of assessing the royalty, TMILL is required to maintain details of deployment and utilization of its equipment, which they have been failing in spite of reporting of the Independent Auditor as well as the advice of HDC, KOPT. Under the circumstances, proposal of TMILL for shift wise charge for equipment assistance/hire is superfluous and does not hold merit. TMILL may be advised by TAMP to submit details of equipment utilization for the past years to assess the position appropriately.	As per Independent Auditor (IA) Report for last three years i.e. 10-11, 11-12 and 12-13, Royalty on Equipment charges have been considered and calculated on shift basis and same has been calculated by IA on the basis of log book maintained by TMILL. Per shift hire rate of equipment is necessary for pay-loaders, forklifts and other Heavy Earth Moving equipment since these are used for hatch finishing in case of dry bulk cargo, stowing in case of steel loading for export and taking out cargo from hatch coaming in case of project/steel imports or as per need. Charging on shift basis for such special needs is an integral part of operations and therefore is not superfluous. KOPT is earning royalty on the same as

		<p>per following details taken from IA report:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Royalty Year</th><th>Income from Equipment Hire Charges**</th><th>Royalty on Equipment Hire Charges**</th></tr><tr><td>1</td><td>29/01/10 to 28/01/11</td><td>5,46,75,899.00</td><td>57,76,508.73</td></tr><tr><td>2</td><td>29/01/11 to 28/01/12</td><td>2,79,16,600.00</td><td>29,49,388.79</td></tr><tr><td>3</td><td>29/01/12 to 28/01/13</td><td>2,49,86,199.00</td><td>25,44,789.16</td></tr></table> <p>** May be noted that this also includes equipment hire charges for the HMC. As per details out of the above equipment hire charges, the equipment hire from equipments other than HMC is given below:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Royalty Year</th><th>Income from Equipment Hire Charges other than HMC</th></tr><tr><td>1</td><td>29/01/10 to 28/01/11</td><td>19,85,899.00</td></tr><tr><td>2</td><td>29/01/11 to 28/01/12</td><td>30,36,600.00</td></tr><tr><td>3</td><td>29/01/12 to 28/01/13</td><td>48,66,199.00</td></tr></table> <p>Therefore per shift rate is not superfluous but necessary for</p> <p>(i). Operational Requirement (ii). As required by customer (iii). Royalty Payment to KOPT</p>	Sl. No.	Royalty Year	Income from Equipment Hire Charges**	Royalty on Equipment Hire Charges**	1	29/01/10 to 28/01/11	5,46,75,899.00	57,76,508.73	2	29/01/11 to 28/01/12	2,79,16,600.00	29,49,388.79	3	29/01/12 to 28/01/13	2,49,86,199.00	25,44,789.16	Sl. No.	Royalty Year	Income from Equipment Hire Charges other than HMC	1	29/01/10 to 28/01/11	19,85,899.00	2	29/01/11 to 28/01/12	30,36,600.00	3	29/01/12 to 28/01/13	48,66,199.00
Sl. No.	Royalty Year	Income from Equipment Hire Charges**	Royalty on Equipment Hire Charges**																											
1	29/01/10 to 28/01/11	5,46,75,899.00	57,76,508.73																											
2	29/01/11 to 28/01/12	2,79,16,600.00	29,49,388.79																											
3	29/01/12 to 28/01/13	2,49,86,199.00	25,44,789.16																											
Sl. No.	Royalty Year	Income from Equipment Hire Charges other than HMC																												
1	29/01/10 to 28/01/11	19,85,899.00																												
2	29/01/11 to 28/01/12	30,36,600.00																												
3	29/01/12 to 28/01/13	48,66,199.00																												
(b)	Section 6.1(b) & (f) under “On-Board Supervision charge” include service of “dunnaging of export cargo” and “placement and removal of dunnages at jetty during discharge” as such TMILL may clarify on the charges for “placement and removal of dunnages for steel cargo wherever customer demand / needed” proposed by them under section 10.1(13).	<p>“On-Board Supervision charge” as per Section 6.1.(b) &amp; (f) includes the following activity:</p> <p>(a). ‘dunnaging of export cargo’ – this is related to the securing, lashing and dunnaging activity inside the hatch of the vessel. This is required to ensure the safety of the cargo during voyage.</p> <p>(b). ‘placement and removal of dunnages at jetty during disharge’ – when the steel cargo is discharged there is requirement to keep the same on dunnages in the jetty to avoid damage to the cargo.</p> <p>Section 10.1(13) deals with ‘placement and removal of dunnages for steel cargo wherever customer demand/needed’ – This is valid for both import and export of steel. TMILL need to keep the cargo at plot on dunnages as per requirement of customer so to ensure that there is no damage during storage. In case of export whenever steel cargo is received for storage, TMILL need to keep them on dunnages at plot/warehouse as per requirement of customer. During delivery of import steel, there are requirements of providing dunnage. However, this activity is entirely different from the activity stated in Section 6.1.(a) &amp; (f).</p>																												
(c)	Similarly, in view of proposing charges for “high heaping of bulk cargo at plot” (as laid under section 10.1(15)), the provisions under section 7.6 should be done away with, since the tariff under section 10.1(15) has been proposed by TMILL itself.	<p>Under section 10.1(15)), TMILL has proposed to delete ‘high heaping of bulk cargo at plot’. However, it is mentioned under 7.6 as under:</p> <p>“7.6. Wherever high heaping at plot is needed at the time of receipt of export iron ore/iron ore pellets, the same is included in one time stacking charges (Earlier it was additionally leviable under Miscellaneous charge head which was ₹ 24.24/t). <b>However, if after receipt and stacking of cargo high heaping is done, then additional re-stacking charges will be levied.</b>”</p> <p>Hence, TMILL has proposed that if there is requirement from customer of additional re-stacking then the same service will be provided and necessary charges will be levied. Hence this clause should remain as proposed by TMILL.</p>																												
(d)	In both the paragraphs of Note (ii) under section 9,	TMILL agrees to deletion of ‘KOPT’ term from the note																												

	the term KOPT should be deleted.	(ii) of clause under section 9.																									
(e)	<p>TMILL has also submitted a reconciliation statement detailing Royalty paid provisionally, Royalty assessed by the Independent Auditor and Royalty charged in the Audited Accounts as expense. As per the said statement, Independent Auditor has determined Royalty of ₹ 8.93 crore (approx) for the three financial years of 2010-11, 2011-12 and 2012-13 while TMILL has charged ₹ 9.246 crores as Royalty in the accounts as expense. TMILL has indicated that they have actually paid ₹ 7.889 crore royalty to KOPT for the said period. As it appears TMILL is continuing with their practice of charging the royalty determined by Independent Auditor as expense in their Accounts but not paying the same to KOPT, which is unacceptable. However, the reason for difference in the royalty determined by the Independent Auditor and royalty charged to Accounts is not clear. TMILL may be advised to explain the same.</p> <p>(The KOPT has furnished the copy of the letter submitted by TMILL in this regard. The details of the royalty payment for the years 2010-11 to 2012-13 as seen from the letter of TMILL to KOPT is given below:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>Total</th></tr><tr><td>Royalty assessed by the Independent Auditor as per SOR (Note 2)</td><td>276.12</td><td>217.40</td><td>288.18 (Note 1)</td><td>781.70</td></tr><tr><td>Royalty assessed by the Independent Auditor as per Revenue (Onboard Supervision) (Note 2)</td><td>34.11</td><td>31.25</td><td>46.75</td><td>112.11</td></tr><tr><td>Royalty paid by TMILL during FY 11 – FY 13 a). 2,65,92,859/- b). 2,29,41,754/- c). 2,93,63,506/-</td><td></td><td></td><td></td><td>788.98</td></tr><tr><td>Royalty charged as Expenses in TMILL books</td><td>326.85</td><td>253.66</td><td>344.13</td><td>924.64</td></tr></table> <p><b>Note:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>Royalty Audit completed for the period upto 29 January 2013. February and March 2013 figures are computed as per provisional royalty paid by TMILL.</li><li>The coverage for the Royalty Audit period are from 29 January to 28 January of the respective financial year whereas the financial year is April to March. Hence, to arrive at the calculation on financial year basis, the independent auditor royalty report have been adjusted accordingly.</li><li>The Company keeps in each year the provision of royalty in its books of accounts, to be adjusted accordingly on the receipt of the final report of the Independent Auditor.)</li></ol>	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Total	Royalty assessed by the Independent Auditor as per SOR (Note 2)	276.12	217.40	288.18 (Note 1)	781.70	Royalty assessed by the Independent Auditor as per Revenue (Onboard Supervision) (Note 2)	34.11	31.25	46.75	112.11	Royalty paid by TMILL during FY 11 – FY 13 a). 2,65,92,859/- b). 2,29,41,754/- c). 2,93,63,506/-				788.98	Royalty charged as Expenses in TMILL books	326.85	253.66	344.13	924.64	<p>As applicability of Royalty on Onboard Supervision is in arbitration stage provision of Royalty on onboard supervision amounting to ₹ 1.12 crore in last three years from FY 10-11 to 12-13 has been kept. Royalty determined by IA and charged to accounts should be same but as Royalty Report is usually submitted after closure of financial year, an excess provision of ₹ 30 lacs (approx.) is there.</p>
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Total																							
Royalty assessed by the Independent Auditor as per SOR (Note 2)	276.12	217.40	288.18 (Note 1)	781.70																							
Royalty assessed by the Independent Auditor as per Revenue (Onboard Supervision) (Note 2)	34.11	31.25	46.75	112.11																							
Royalty paid by TMILL during FY 11 – FY 13 a). 2,65,92,859/- b). 2,29,41,754/- c). 2,93,63,506/-				788.98																							
Royalty charged as Expenses in TMILL books	326.85	253.66	344.13	924.64																							

9. In the meanwhile, based on the application filed by this Authority, the Hon'ble Court has been pleased to extend the time to finalise the Schedule of Rates applicable to the TMILL for the period from April 2013 to March 2016 for a further period of three months from the date i.e. 28 February 2014.

10. At our request, the TMILL vide its letter dated 21 March 2014 has forwarded the Fixed Asset Schedule pertaining to Berth no.12 for the years 2010-11 to 2012-13, Capital Employed and reconciliation of Lease rent payable for the years 2010-11 to 2015-16.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The Scale of Rates of TMILL was last revised vide Order dated 25 March 2011. In the said tariff Order, this Authority had effected a reduction of 32.29% in the then existing tariff of TMILL. With reference to an application filed by TMILL to review the tariff Order of March 2011, this Authority vide its Order dated 11 October 2011 disposed the review application filed by TMILL. The Order of October 2011 effected an across the board reduction of 17.87% in the tariff of TMILL fixed in March 2008, as compared to the earlier reduction ordered at 32.29% in the tariff Order of March 2011 and revised the charges for hire of mobile harbour crane to `35.30 per MT from the earlier approved rate of `24/- per MT.

As brought out in the earlier part of the Order, the TMILL has challenged the tariff Orders of March and October 2011 in the Hon'ble High Court of Calcutta. The Hon'ble High Court has stayed the operation of the Orders and has directed the Petitioners to charge at the old 2008 rates and to deposit the difference between the old rates and the new rates month by month in short term fixed deposits in a Nationalised Bank with regular intimation to this Authority. The writ petition is yet to be disposed of by the Hon'ble Court. In the meanwhile, TMILL filed another Writ Petition in the Hon'ble Court in October 2013, inter alia, praying for fixing a new SOR for TMILL to be applicable with effect from 1 April 2013 to 31 March 2016 based on the proposal filed by it in June 2012. In this regard, the Hon'ble Court on 20 November 2013 after considering submission made on behalf of parties have disposed the petition directing this Authority to fix the new scale of rates for TMILL for the period April 2013 to March 2016 on its best judgment and without getting influenced by the previous petitions.

The TMILL in its submissions has stated that the Hon'ble High Court has permitted TMILL to charge the old rate as per TAMP order TAMP/55/2007 or other rate that deem proper. In this regard, it is relevant to mention here that the TMILL has brought out only a part of the Order of the Hon'ble Court. The complete operative part of the Order of the Hon'ble Court has been brought out in the earlier part of this tariff order.

Accordingly, the exercise of fixation of tariff of TMILL for the years 2013-14 to 2015-16 has been undertaken in the best judgment of this Authority and without getting influenced by the pendency of the previous writ petitions filed by the TMILL in the Hon'ble High Court of Calcutta, as directed by the Hon'ble High Court.

- (ii) At our request, the TMILL in December 2013, has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates for the period from April 2013 to March 2016 updating its earlier proposal filed in June 2012. This updated proposal was taken up for consultation with the relevant users/ user organisations. Thereafter, in January 2014, while responding to the queries raised by us, the TMILL has made some slight changes to its cost statement forming part of its proposal of December 2013. The revised cost statement furnished by TMILL under cover of its letter dated 31 January 2014 alongwith the additional information/ clarifications furnished by TMILL during the processing of the case is considered for the purpose of this analysis.
- (iii) Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the Major Port Trusts and private terminals at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.

During the last fixation of tariff of TMILL, this Authority had relied upon the estimates for the years 2010-11 to 2012-13. Thus, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 with that of the actuals for the said years. For the said purpose, the estimates for the 2010-11 to 2012-13 as contained in the tariff Order of March/ October 2011 are to be taken into account.

As brought out in the factual position relating to the case, due to stay granted by the Hon'ble High Court on the operation of tariff Order of March and October 2011, and the matter being subjudice, it was not found possible to consider the estimates contained in the said Order for the purpose of past period analysis for the period from 2010-11 to 2012-13 and without which, the tariff for the future cycle 2013-14 to 2015-16 could not be determined and therefore, the proposal of TMILL furnished in June 2012 could not be processed then.

However, based on the position that this Authority has now been directed by the Hon'ble High Court to fix the tariff of TMILL for the years 2013-14 to 2015-16 without getting influenced by the pendency of the previous writ petitions filed by the TMILL, the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 as considered in the tariff Order of March and October 2011 are taken into account for carrying out the exercise for assessing the past performance of TMILL for the years 2010-11 to 2012-13, in line with the policy prescription contained in Clause 2.13 of the 2005 Guidelines, notwithstanding the stay granted by the Hon'ble High Court on the tariff Orders of March and October 2011. The TMILL has stated that it has considered the rates approved in March 2008 as "existing rates". In this regard, it has to be kept in view

that the tariff fixed in October 2011 are only stayed by the Hon'ble High Court. The October 2011 tariff Order has not been set aside by the Hon'ble High Court. In fact, as rightly observed by KOPT, the difference between March 2008 (higher) rates and October 2011 (lower) rates is required to be deposited in the Fixed Deposit by TMILL. This Authority has not been restrained from considering the estimates containing in the tariff order of October 2011/March 2011. The estimates forming part of the tariff Order of March/ October 2011 are considered and compared with reference to the actuals for the corresponding years, so as to assess the past performance of TMILL.

- (iv). As was done in the earlier occasions, the KOPT was requested to verify and furnish its comments on the audited Segregated Accounts of TMILL. In spite of a specific request, the KOPT has not furnished its comments on the Segregated Accounts of TMILL. The KOPT has made a mention about referring the matter relating to incorporation of TMILL as a SPV, segregation of accounts in respect of Berth no. 12, the on-going Arbitration. In this connection, it has to be recognised that the need to prepare Segregated Accounts arises since the Licensee operates in many other areas apart from the licensed premises and the Accounts drawn up by him include the results of all his operations. The basic requirement of BOT cases is that the successful bidder to a port project has to form a Special Purpose Vehicle (SPV) to discharge his obligations under the Licence Agreement. It is incumbent upon the Landlord port to ensure that such SPV has been formed and then enter into a Licence Agreement with such separate entity created. For reasons not known to us, KOPT does not appear to have followed this established procedure. It would be necessary for KOPT to take appropriate steps to ensure such SPV is formed. Till KOPT ensures its Licensee forms a separate SPV and maintains separate accounts, the onus of certifying the Segregated accounts squarely rests on KOPT. We presume that KOPT has no serious objection to the Segregated Accounts presented by TMILL, or else, it should have brought out this position while furnishing its comments on the TMILL proposal. However, relying upon the Segregated Accounts of TMILL by this Authority should not be construed as endorsing the Segregated Accounts submitted by the TMILL.

- (v). The analysis of the performance of TMILL during the years 2010-11 to 2012-13 is given below:

- (a). As brought out earlier, this Authority in its tariff order of October 2011 has effected an across the board reduction of 17.87% over the then prevailing tariff, to be effective from the effective date of implementation of the Order dated 25 March 2011. However, as per the decision of the Hon'ble Court, the TMILL continues to charge the tariff fixed in March 2008 and deposit the differential between the 2008 tariff and the 2011 tariff in Fixed Deposits. Thus, the income shown in the Segregated Accounts of TMILL for the years 2010-11 to 2012-13 reflects the income collected by TMILL based on the 2008 level of tariff. Since this Authority has to fix tariff without getting influenced by the pendency of the previous writ petitions filed by the TMILL, and keeping in view clause 2.13 of the tariff policy guidelines, the income for the years 2010-11 to 2012-13 has to be taken into account based on the reduced level of tariff approved in October 2011. In view of this position, the TMILL was requested to furnish an alternate set of Income/cost statements drawn up based on the rates approved for TMILL vide Order of October 2011. However, on the ground that TMILL has not taken cognizance of Order of October 2011 and that the rates approved in the said order is not being charged by TMILL, TMILL has not furnished the alternate set of Income/cost statement, as requested by us. In view of this position, the exercise of assessing the past performance of TMILL for the years 2010-11 to 2012-13 is carried out based on the information available on the records of this Authority.

- (b). In compliance of the direction of the Hon'ble Court, the TMILL has been intimating us from time to time about the details of the Fixed Deposits being created by it every month, beginning from 24 June 2011 towards the difference between the amount collected by TMILL (based on the 2008 tariff) and the amount of income based on the 2011 tariff. The differential income for the years 2011-12 and 2012-13, based on the details of the fixed deposits furnished by the TMILL works out to `371.08 lakhs and `308.75 lakhs respectively. This amount of the fixed deposit is reduced from the operating income reflected in the Segregated Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 respectively, so as to arrive at the income based on the reduced level of tariff approved in October 2011.

Since the tariff fixing exercise cannot recognize the discounts/ rebates allowed by the private operator at his discretion, the TMILL was specifically requested to furnish the details of the Rebates and discounts, if any, allowed by TMILL during the years 2010-11 to 2012-13. Though the TMILL has responded to the query, it has not categorically denied of allowing any discounts/ rebates during the years 2010-11 to 2012-13. Considering the position that the discounts/ rebates have been allowed by the TMILL in the previous tariff cycle, it may not be incorrect to assume that the TMILL would have offered discounts/ rebates during the years 2010-11 to 2012-13 also.

However, since detailed workings have not been furnished by the TMILL with regard to the calculation of operating income realisable from various activities for the years 2010-11 to 2012-13, it is not found possible to determine the operating income based on the rates approved in October, 2011, so as to not recognise the impact of rebates/ discounts. In view of this position, it may not be unreasonable to consider the amount of rebates/ discounts to the tune of 15% of the operating income as determined in the preceding paragraph. If the TMILL is of a view that

quantum of rebates/ discounts considered is on the higher side, the TMILL may approach this Authority to the limited extent of reviewing the quantum of component relating to rebates and discounts considered in this analysis.

Further, to have a like to like comparison between the actuals and the estimates, the estimated income for the period from the effective date of implementation of the Order dated 25 March, 2011 to 31 March, 2013 is modified to reflect the reduction effected.

- (c) TMILL has actually handled a cargo traffic of 1193775 MTs, 850112 MTs and 727870 MTs during the years 2010-11 to 2012-13 respectively, as against the estimated cargo traffic of 1251502 MTs each during the corresponding years. Thus, as against the estimated aggregate cargo traffic of 3754506 MTs, the TMILL has actually handled 2771757 MTs of cargo. The reduction in the cargo traffic actually handled works out to around 26.18%.
- (d) As seen in the Segregated Accounts for the years 2010-11 to 2012-13, the TMILL has written back the liabilities no longer required and has accounted for 'miscellaneous income' and 'interest on fixed deposits' under the head of 'Other Income'.

The TMILL has excluded the other income from the cost statement for the respective years. For the purpose of the past analysis, the interest income earned by the TMILL on fixed deposits is not taken into account in line with the uniform approach adopted in respect of other tariff cases of major port trusts and private terminals. Since, the provision of expenses is not treated as an item of expenditure, the amount of provision added back is also not treated as an item of income. Thus, the Finance & Miscellaneous income comprises of income from the head miscellaneous income to the tune of ₹0.04 lakhs, ₹150.02 lakhs and ₹0.05 lakhs as reflected in the Segregated Accounts for the years 2010-11 to 2012-13.

- (e) The Segregated Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 reflect provision for bad and doubtful debts to the tune of ₹16.85 lakhs and ₹26.16 lakhs respectively. The said expenses are excluded in line with the approach adopted uniformly in respect of other tariff cases of major port trusts and private terminals.
- (f) The TMILL has to pay Revenue share to the Licensor port KOPT on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. The Segregated Accounts for the years 2010-11 to 2012-13 reflect an amount of ₹326.85 lakhs, ₹253.66 lakhs and ₹344.13 lakhs respectively as revenue share. The KOPT as well as the TMILL have reported about a dispute prevailing with regard to the quantum of revenue share payable by TMILL to KOPT. Based on a communication of TMILL forwarded by the KOPT to us, it is seen that the revenue share assessed by the Independent Auditor is to the tune of ₹310.23 lakhs, ₹248.65 lakhs and ₹334.93 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 whereas, the TMILL is seen to have made a revenue share payment to the tune of ₹265.93 lakhs, ₹229.42 lakhs and ₹293.64 lakhs. Therefore, the differential amount to the tune of ₹44.30 lakhs, ₹19.23 lakhs and ₹41.29 lakhs is treated as the disputed amount. In line with the approach adopted during the last review of tariff of TMILL in 2011, only the undisputed revenue share amount is recognised in the tariff fixation. Therefore, the actual revenue share paid by TMILL is only considered without prejudice to the contentions of the rival parties before the appropriate forum.

In line with the stipulation contained in Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of 2005, pass through of revenue share was allowed in the last tariff fixation of TMILL to the extent of 8.126% of the cargo related charges as per then prevailing Scale of Rates of KOPT. In other words, 76.91% of Revenue share payable by TMILL (i.e. 10.565%) only can be the maximum pass through that can be considered in tariff exercise. Hence 76.91% of the Revenue share paid is considered as a pass through in the past analysis for the years 2010-11 to 2012-13.

- (g) The Segregated Accounts furnished by TMILL do not explicitly reveal the lease rentals paid by TMILL to KOPT, as the Segregated Accounts reflects the position inclusive of the plot rent. In the absence of any contrary comments made by the KOPT, the lease rentals as furnished by TMILL in its Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 are considered in the past period analysis.
- (h) There is a difference in the amount of depreciation considered by TMILL in the Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 as compared to the Segregated accounts for the respective years. In other words, a lower amount of depreciation has been considered in the Cost statement. In this regard, the TMILL is seen to have excluded the depreciation in respect of the assets relating to berth other than Berth no. 12, in its cost statement. Further, based on the reasoning furnished by the TMILL during its last review that since it has acquired the right to use the land of KOPT, it has capitalized the entire lease rentals and shown it as an asset in the Segregated Accounts. Therefore, it is charging lease rental payable for the relevant year and showing it as part of depreciation in the Segregated Accounts. However, in the Cost statement, it has considered the lease rentals under the head of lease rentals and shown depreciation at the lower level. The position reported by TMILL is taken into account.
- (i) As stated above, the Fixed Asset Schedule forming part of the Segregated Accounts for the years 2010-11 to 2012-13 is inclusive of the assets relating to berth other than Berth no. 12

and also the capitalized lease rentals. The value of the net block of assets for the years 2010-11 to 2012-13 as furnished by the TMILL is relied upon in the analysis.

(j) The position regarding working capital is as given below:

(i) Sundry Debtors are not taken into account, as it was not considered as part of Current assets in the earlier general revision of tariff of TMILL. However, the prepayments and advance to be made by the private operators as per the license agreement to the respective licensor port is recognized as the limit for sundry debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through, based on a Common Order of September 2008.

The payment of Security Deposit for the lands allotted to TMILL are governed by the Scale of Rates of the Licensor port, KOPT. As per Note 9 of the then existing Rent Schedule for KOPT at Haldia at the relevant point of time, Security for payment of rent/ licence fee shall be recovered at 12 months rent/ licence fee for all types of allotments. Based on the rate of licence fee applicable at the time of initial allotment of 14000 sq. mtrs and subsequent allotment of 54000 sq. mtrs and 9000 sq. mtrs of land, the Security deposit for 12 months period works out to ₹141.61 lakhs. Incidentally, this amount was considered during the last review of tariff of TMILL. The same is considered in the analysis.

Like at the time of the last review of tariff of TMILL, even now the TMILL has not furnished any details with reference to the Security Deposit for power supply considered by it. Therefore, in line with the treatment meted out in the last review, Security Deposit for power supply is not considered in the analysis.

(ii) The tariff guidelines of 2005 has prescribed a limit of six months average consumption of stores excluding fuels in case of items of Inventory. The TMILL has considered 50% of the repairs and maintenance as Inventory, as considered during the last review. On the same lines, 50% of the Repairs and maintenance is considered as Inventory.

(iii) Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads, as done during the last tariff review of tariff of TMILL.

(iv) The TMILL has not furnished the current liabilities for the years 2010-11 to 2012-13. The current liabilities shown in the audited Segregated Accounts is for the entire Haldia division and not with reference to Berth no.12. Therefore, the proportion of Current liabilities of the Haldia Division to the Current Assets of Haldia Division as given in the Segregated Accounts is taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated based on the approach as explained in the preceding paragraphs for the years 2010-11 to 2012-13 in the analysis to calculate current liability.

(v) The Working Capital for the years 2010-11 and 2011-12 works out to ₹112.10 lakhs and ₹35.18 lakhs respectively. In the year 2012-13, since the Current Liabilities is found to be more than the Current Assets, the Working Capital results in a negative figure. Therefore, the Working Capital is considered as NIL for the year 2012-13. Thus, the Capital Employed works out to ₹3835.69 lakhs, ₹3510.63 lakhs and ₹3196.68 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.

(k) In the last tariff Order of October 2011, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2010-11 to 2012-13. The same position is maintained for allowing Return on the actual Capital Employed for the said years.

(vi) (a) A statement showing the analysis of the performance of TMILL for the years 2010-11 to 2012-13 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Particulars	Aggregate of the Estimates relied upon in the last Order for the years 2010-11 to 2012-13	Aggregate of Actuals for the years 2010-11 to 2012-13	% Variation
Traffic (in MTs)	3754506	2771757	-26.18%
Op. Income	8742.05 *	8177.75	-6.45%
Total Exps (incl. Depn)	7200.27	7182.22	-0.25%

\* The operating income estimates are adjusted to reflect the across the board reduction of 17.87% in the then existing rates of TMILL.

The details regarding the Actual Return earned by TMILL on the Capital Employed are given in the following table:

Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Average
Actual Surplus (deficit) before Return earned by TMILL	893.87	-205.99	410.08	365.99
Actual Capital Employed	3835.69	3510.63	3196.68	3514.33
Return on actual capital employed at eligible rate of 16%	613.71	561.70	511.47	562.29
Actual Return on Capital Employed	23.30%	-5.87%	12.83%	10.41%

- (b) As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.

As can be seen from the above tables, the actual physical performance is seen to be more than (-) 20%. The TMILL has sought to explain that the traffic for the year 2010-11 mainly comprised of iron ore and due to various Government Policies iron ore export has gone down thereby drastically reducing the iron ore traffic since the year 2011-12 onwards. With reference to financial performance, the TMILL has not earned the entitled return of 16% per annum. If the eligible return of 16% considered at the estimate stage and actual return of 10.41% are compared, the variation in this financial performance works out to around (-) 35%. Therefore, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13, there is a case to adjust 50% of the past deficit pertaining to the years 2010-11 to 2012-13 in the current tariff cycle of TMILL.

- (c) A summary of the surplus/ deficit position for the years 2010-11 to 2012-13 is given below:

(₹ in lakhs)

Years	Amount
2010-11	280.16
2011-12	-767.69
2012-13	-101.39
	<b>-588.91</b>
<b>50% to be set off in future tariff</b>	<b>-294.46</b>

- (d) As per Clause 2.13 of the tariff guidelines the past surplus / deficit is to be set off prospectively. Since the year 2013-14 is already over, the adjustment relating to past deficit can only be effected from the year 2014-15 onwards.
- (e) Further, as mentioned in the Review Order of TMILL of October 2011, it may be recalled that three instalments of the additional surplus over and above the admissible return and permissible cost assessed for the period from 2007-08 to 2009-10 amounting to ₹459.62 lakhs remains to be adjusted during the tariff cycle 2013-14 to 2015-16.
- (vii) It may be recalled that in the Review Order of TMILL in October 2011, an amount of ₹2352.43 lakhs was assessed as additional surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period from 2002-03 to September 2007. The said amount is to be refunded by the TMILL to the concerned parties, subject to the outcome of the Writ Appeals of TMILL and cross objection of this Authority pending before the Hon'ble High Court of Calcutta.
- (viii) The cargo profile at berth No. 12 consists of iron ore, limestone/ pyroxinite/ clinker, steel, sugar, logs, fertilizer and project cargo. As against the actual traffic of 1193775 MTs handled during the year 2010-11, the TMILL has estimated the traffic at 765000 MTs during the year 2013-14 and 915000 MTs each during the years 2014-15 to 2015-16, based on the reduced level of traffic handled during the years 2011-12 and 2012-13.

As brought out in our earlier paragraph, the TMILL has reasoned that the traffic for the year 2010-11 mainly comprised of iron ore and due to various Government policies, Iron Ore export has gone down, thereby drastically reducing the iron ore traffic at TMILL since the year 2011-12 onwards. Also, due to high domestic demand of steel, the TMILL is of the view that the exports of steel would be affected in upcoming years. Further, due to the completion of the various projects in and around Kolkata, the TMILL does not foresee more of project cargo. TMILL has also stated that the traffic projection has been made based on present volume and that the construction of the railway link by 2014-15 and the commissioning time required thereafter has also been taken into account by it while estimating the traffic for the years 2013-14 to 2015-16. Further, based on the position that it will take some time for the new railway line and allied infrastructure to stabilize, the TMILL has not considered any further increase in traffic for 2015-16 compared to what it has projected for 2014-15.

With reference to the traffic estimate for the year 2013-14 the KOPT is of the view that considering the actual traffic of TMILL for the period April 2013 to December, 2013, the traffic estimate of TMILL is at a lower level to the tune of about 55000 tonnes. The TMILL has not commented on the views of KOPT about the lower traffic estimate of TMILL for the year 2013-14, though the views of KOPT was made available to it. Therefore, the judgment of the Licensor Port, is relied upon in this regard. Accordingly, the traffic for the year 2013-14 is considered at 820000 MTs, instead of 765000 MTs estimated by the TMILL.

With regard to the traffic estimates for the year 2014-15 and 2015-16, it is relevant here to mention that none of the user/ user organizations have objected to the traffic forecasts made by TMILL. In fact, it is noteworthy that the KOPT has endorsed the traffic estimates of TMILL for the years 2014-15 and



2015-16. This Authority does not carry out any independent study to determine the likely traffic at a port/private terminal. Since the traffic projection for the year 2013-14 to 2015-16 is reported to have been made by TMILL based on the present volume and the market conditions, the traffic forecast for the years 2014-15 and 2015-16 as furnished by the TMILL is relied upon for the purpose of this analysis.

Though the TMILL has neither handled any containers during the past years i.e. 2010-11 to 2012-13 and nor has projected any container traffic in its future traffic estimates for the years 2013-14 to 2015-16, it has proposed to continue with the prescription of rates for handling containers on the ground that as a part of Project cargo consignments, few containers are needed to be handled at berth no.12. The KOPT has argued that TMILL is not permitted to handle any container traffic and as a result has requested to not prescribe any rate for handling containers in the SOR of TMILL. In this regard, it is relevant to mention here that the permissible cargo to be handled at Berth no. 12 as stipulated in the Licence Agreement includes containerized cargo and, therefore, it is for the Licensor and Licensee to sort out the issues among themselves.

- (ix) (a) The TMILL has furnished detailed workings for estimation of income from cargo handling for the years 2013-14 to 2015-16. In this regard, it is relevant to mention here that the income as worked out by the TMILL is based on the estimated traffic for the years 2013-14 to 2015-16 and the relevant rates prescribed in the Scale of rates of TMILL approved in March 2008. Since the mandate given to this Authority is to fix the tariff of TMILL for the years 2013-14 to 2015-16 without getting influenced by the pendency of the previous Writ Petitions, the income estimate for the years 2013-14 to 2015-16 has been reworked by us by considering the tariff at the level approved in October 2011, keeping the traffic estimates at the level as discussed in the preceding paragraph.

The TMILL has also considered income estimated to be earned from providing on-board equipment assistance for various types of cargo based on the rates of Equipment assistance charges for handling equipment like front end loaders and forklifts of different capacities prescribed in the Scale of rates of TMILL approved in March 2008. The TMILL has estimated the income for providing equipment assistance and furnished workings in this regard. It has assumed different number of shifts for the use of different handling equipment and also different parcel size for the various types of cargo estimated to be handled. The basis for the assumptions made by TMILL remains unexplained. The assumptions made by TMILL are relied upon in the estimation of income arising from providing equipment assistance. However, the income for the years 2013-14 to 2015-16 has been reworked by considering the tariff at the level approved in October 2011.

Thus, the cargo handling income at ₹ 1761.29 lakhs, ₹ 2052.48 lakhs and ₹ 2208.73 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively is considered in this analysis instead of the income estimated by the TMILL at ₹ 2042.40 lakhs, ₹ 2546.92 lakhs and ₹ 2719.87 lakhs for the corresponding years.

- (b) The 'Other Income' as shown in the Cost statement comprises of Plot Rental income and Income from the use of HMC at Berth no. 12.

- (i) The TMILL has furnished workings to arrive at the plot rental income for the said years. As seen from the workings, the estimate is based on the assumptions of TMILL about parcel size for each category of cargo, area requirement for each parcel size, number of parcels expected and storage time for each parcel. Based on the workings furnished by TMILL and the assumptions made by it in this regard, the plot rental income has been estimated by the TMILL at ₹ 309.68 lakhs for the year 2013-14 and ₹ 367.53 lakhs each during the years 2014-15 and 2015-16. Relying upon the various assumptions made by the TMILL, the plot rental income for the years 2013-14 to 2015-16 has been reworked by considering the level of plot rentals as approved in October 2011.

Further, during the year 2013-14, the TMILL has taken into account an additional income to the tune of ₹ 215.35 lakhs, arising due to the unauthorized occupation of plots. However, the same has not been estimated by the TMILL for the years 2014-15 and 2015-16 on the ground that the same may not continue in future. The judgment of the TMILL in this regard is relied upon. However, the income of ₹ 215.35 lakhs is moderated and considered at ₹ 188.02 lakhs on proportionate basis so as to give effect to the reduced level of tariff approved in October, 2011.

- (ii) The HMC is proposed to be utilised by TMILL in respect of handling cargo like Iron Ore, Limestone, Steel (Exports & Imports), Fertiliser Raw materials and Project Cargo. From the workings it is seen that the TMILL has assumed different levels of productivity per day for different cargo and considering the traffic of the respective cargo, has arrived at the number of shifts. Thereafter, the TMILL is seen to have considered the rate of ₹ 125000 per shift for estimation of income from the use of the HMC for the years 2013-14 to 2015-16.

In this connection, it may be relevant to mention here that this Authority vide its review Order of October 2011 has approved a rate of ₹35.30 per MT for use of HMC. Therefore, considering the percentage of utilization of the HMC as furnished by the

TMILL and considering the individual traffic of each of the cargo items proposed to be handled by the HMC and based on the per tonne rate of HMC, the income from the use of HMC has been reworked. The reworked aggregate income for the years 2013-14 to 2015-16 works out to ₹390.77 lakhs as against the income of ₹643.75 lakhs estimated by the TMILL for the three years put together.

- (x) The annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the Tariff Guidelines of 2005 which requires that the expense projections of the major ports and terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. It is to be noted that the expenditure estimates are moderated applying the escalation factor of 7% in the tariff cases of the major port trusts and private terminal operators decided during the year 2013-14. The TMILL is also generally seen to have adopted the escalation factor of 7% per annum, taking the respective previous year as base.

Though the case of TMILL is being decided during the year 2014-15, the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16 has been estimated by TMILL considering the actuals for the year 2012-13 as base. Therefore, an escalation factor of 7% over the actuals for the year 2012-13 is being considered in the analysis to estimate the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16.

- (xi) Operating and Direct Labour cost consists of "Stevedoring expenses" and "labour cost for operation of Equipment", which are discussed below:

(a) The TMILL has outsourced the stevedoring activity. A copy of the bill in this regard furnished by TMILL reflects an amount of ₹492.51 lakhs for the year 2012-13 and ₹7.49 lakhs towards the gratuity. The TMILL has applied an escalation factor of 7% per annum over the actuals of ₹500 lakhs incurred during the year 2012-13 to arrive at the estimates of Stevedoring expenses for the years 2013-14 to 2015-16. This position is relied upon in the analysis.

(b) The other element is "labour cost for operation of Equipment". The Cost includes cost of Operators for operating Loaders and Forklifts and cost of Trailer drivers and helpers, which are discussed below:

The cost of Operators for operating Loaders and Forklifts has been estimated based on 11 operators. Considering the rate of ₹27225 per operator per month as base, reported to be the rate applicable for the year 2012-13, the TMILL has applied an escalation factor of 7% per annum to arrive at the cost for the years 2013-14 to 2015-16. The number of labour considered by TMILL for deployment to operate the said equipment is a management decision and hence this Authority does not like to go into this aspect. In spite of a specific request, the TMILL has not furnished the documentary evidence in support of the rate of ₹27225 per operator per month. Since the rate pertains to the year 2012-13 presumably based on actuals, the position as reported by the TMILL is relied upon.

Further, the TMILL has factored the arrear impact pertaining to the year 2012-13 to the tune of ₹13.65 lakhs in the year 2013-14. Clause 2.5.2 of the tariff guidelines of 2005 specifically makes a mention about non admissibility of arrear payment while determining the tariff. The said clause of the guidelines provides for meeting such one-time payments from its accumulated surplus.

As brought out earlier, since the TMILL would have been in a deficit position at the tariff approved in October 2011, during the years 2010-11 to 2012-13, the one-time payment of wage arrears is taken into account in the tariff fixation exercise for the year 2013-14.

The labour cost of Trailer drivers and helpers have been estimated based on 21 operators each. In case of Trailer drivers, considering the rate of ₹22554 per driver per month as reported to be applicable for the year 2012-13 as base, the TMILL has applied an escalation factor of 7% per annum to arrive at the cost for the years 2013-14 to 2015-16. Similarly, in case of Trailer helpers, considering the rate of ₹19164/- per helper per month as reported to be applicable for the year 2012-13 as base, the TMILL has applied an escalation factor of 7% per annum to arrive at the cost for the years 2013-14 to 2015-16. The number of labour considered by TMILL for deployment to operate the said equipment is a management decision and hence this Authority does not like to go into this aspect. Here also, in spite of a specific request, the TMILL has not furnished the documentary evidence in support of the rate of the driver and helper per month. Since the rates pertain to the year 2012-13 presumably based on actuals, the position as reported by the TMILL is relied upon.

- (xii) The TMILL has estimated the labour cost for 12 operators for maintenance of equipment by considering the rate of ₹20,808 per operator per month. The rate considered as base by the TMILL is reported to be pertaining to the year 2012-13. The TMILL has applied an escalation factor of 7% per annum to arrive at the cost for the years 2013-14 to 2015-16. The number of labour considered by TMILL for deployment to operate the said equipment is a management decision and hence this Authority does not like to go into this aspect. Here also, the TMILL has not furnished the documentary evidence in support of the rate of the operator. For the reason stated earlier, the position as reported by TMILL is relied upon.

- (xiii) The Equipment Running Cost comprises of "Oil and Lubricant cost" and "Repairs and maintenance cost" in respect of Bulk handling Equipment like loaders, trailers, forklifts and Harbour Mobile Crane and Equipment Registration cost, which are discussed below:

- (a) From the workings furnished by TMILL, it is seen that the Loaders are used in respect of handling Bulk cargo like Iron Ore, Limestone/ Pyroxinite/ Clinker. To arrive at the Oil and lubricant cost in respect of Loaders for the year 2013-14, the TMILL has taken the actual Oil and lubricant cost in respect of Loaders for the year 2012-13 as base and proportionately adjusted it to the traffic for the year 2013-14 and applied an escalation factor of 7%. In the absence of any details relating to the unit consumption and cost of oil and lubricants, the methodology adopted by TMILL is relied upon. Incidentally, the same approach was considered during the last review of tariff of TMILL in the year 2011, to determine the cost of oil and lubricants.
  - (b) Similarly, from the workings furnished by TMILL, it is seen that the trailers and Forklifts are used in respect of handling Break bulk cargo like Steel and Logs. To arrive at the Oil and lubricant cost in respect of trailers and forklifts for the year 2013-14, the TMILL has taken the actual Oil and lubricant cost in respect of trailers and forklifts for the year 2012-13 as base and proportionately adjusted it to the traffic for the year 2013-14 and applied an escalation factor of 7%. In the absence of any details relating to the unit consumption and cost of oil and lubricants, the methodology adopted by TMILL is relied upon. Incidentally, the same approach also was considered during the last review of tariff of TMILL in the year 2011, to determine the cost of oil and lubricants.
  - (c). Further, from the workings furnished by TMILL, it is seen that the IT -12 Caterpillar is used in respect of handling Project cargo. To arrive at the Oil and lubricant cost in respect of the said equipment for the year 2013-14, the TMILL has taken the actual Oil and lubricant cost in respect of IT -12 Caterpillar for the year 2012-13 as base and proportionately adjusted it to the traffic for the year 2013-14 and applied an escalation factor of 7%. In the absence of any details relating to the unit consumption and cost of oil and lubricants, the methodology adopted by TMILL is relied upon. Incidentally, the same approach was considered during the last review of tariff of TMILL in the year 2011, to determine the cost of oil and lubricants.
  - (d) To determine the Oil and lubricant cost in respect of HMC for the years 2013-14 to 2015-16, the TMILL has linked the actual cost of Oil and lubricant cost incurred during the year 2012-13 to the actual total number of shifts operated during the said year and proportionately adjusted to the total number of shifts estimated to be operated during the years 2013-14 to 2015-16 and applied an escalation factor of 76%. The methodology adopted by TMILL is relied upon and accordingly the cost is considered for the revised number of shifts relevant for the revised traffic. Again, the said approach was considered during the last review of tariff of TMILL in the year 2011, to determine the cost of oil and lubricants of HMC.
  - (e) The TMILL has estimated the repair and maintenance cost for the year 2013-14 at ₹234 lakhs when compared with the actual repair and maintenance cost incurred for the year 2012-13 at ₹77.68 lakhs. To a query raised in this regard, the TMILL has sought to clarify that some of its repair works planned for the year 2012-13 spilled over to the year 2013-14. Considering the position that the TMILL has actually incurred an amount of ₹230.13 lakhs during the year 2011-12 towards repairs and maintenance cost, it is found reasonable to consider the repair and maintenance cost at ₹234 lakhs, as estimated by the TMILL for the year 2013-14, keeping in view the ageing of the equipment and spill over position reported by TMILL. The same is considered in the analysis and taken as base and escalated by 7% per annum to arrive at the repairs and maintenance cost each for the years 2014-15 and 2015-16 respectively. In any case, the estimated financial performance will be reviewed with reference to actuals during the next review of tariff of TMILL for the next tariff cycle.
  - (f) The TMILL has made an actual payment of ₹10.41 lakhs during the year 2012-13 towards equipment registration cost like Road Tax, Fitness, Port Permit charges. The TMILL has furnished a summary of the payment made in this regard for the year 2012-13. The same is taken as base and escalated by 7% per annum by the TMILL. This position is considered in the analysis.
- (xiv) As per Clause 5.1(a) read with Clause 4.1(a) of the Licence Agreement, the TMILL has to pay revenue share on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. The cargo related charges mainly comprise of wharfage, on board charges, transportation, loading/ unloading/ restacking etc. This Authority has revised the tariff of KOPT in February, 2014. The revised cargo related charges have come into effect at KOPT from 01 April, 2014 i.e. during the financial year 2014-15. Thus, the computation of revenue share payment for the year 2013-14 is based on the cargo related charges of KOPT that existed prior to the February 2014 revision. For the years 2014-15 and 2015-16, the Revenue share is calculated based on the revised cargo related charges of KOPT. In line with the stipulation contained in Clause 2.8.1 of the 2005 guidelines, the maximum admissibility of royalty/ revenue share will be to the extent of the percentage quoted by the second highest bidder for the period after 31 March, 2005. Accordingly, the revenue share is estimated for the years 2013-14 to 2015-16 at the rate of 8.126% of the income based on the KOPT Scale of Rates, as applicable.

With regard to Revenue share from Plot Rentals, the TMILL has calculated the same in a very simplistic manner without taking into account the yearwise details of the each item of cargo as was done by it during its last review in the year 2011. Taking into account the details as considered by the TMILL in its calculation of plot rentals and the rate of lease rentals for the HDC of KOPT approved in the year 2011

and duly escalated by 2% per annum upto the year 2014, the income from plot rentals is arrived at. Thereafter, the revenue share from plot rentals is estimated for the years 2013-14 to 2015-16 at the rate of 8.126% of the plot rental income based on the KOPT Scale of Rates.

In respect of revenue share for the income from the use of MHC at TMILL, the TMILL has calculated the same based on rate of ₹125000 per shift for the years 2013-14 to 2015-16. In our calculations pertaining to the revenue share on the HMC income, the computation of revenue share payment for the year 2013-14 is based on the rate of MHC at KOPT to the tune of ₹52/- per MT that existed prior to the February 2014 revision. For the years 2014-15 and 2015-16, the Revenue share is calculated based on the revised rate of MHC at KOPT to the tune of ₹62.40 per MT.

The TMILL in its calculation has considered Revenue share for placement and removal of dunnages and clearing and forwarding charges incase of Steel Shipment a/c – TATA Steel, based on the rate prescribed in its Scale of Rates. Since this approach is not seen in line with the provision in the LA, the said components have not been considered in the calculation of Revenue share.

Further, for the reasons recorded in the earlier tariff Orders of TMILL, the Revenue share is calculated on the cargo related charges prescribed in the Scale of Rates of KOPT for the purpose of this analysis, without going into the details of the arbitration matter referred. By way of abundant caution, it is to be noted that revenue share figures considered in this exercise are only for the tariff fixation purpose and should not be taken as the determination by this Authority of the dispute, between the TMILL and KOPT on the subject payment.

- (xv) The Equipment hire charge is for hire of small loaders to handle the traffic of limestone. The Contract copy furnished by TMILL shows a hire charge of ₹12000 per shift for a Big Loader. The TMILL has not explained how this rate works out to the hire charges of ₹12 lakhs for the year 2013-14. However, the TMILL has submitted that considering the actual expenditure in this regard to the tune of ₹7.62 lakhs incurred upto November 2013, the estimation of ₹12 lakhs appears to be in order, if considered on proportionate basis. Based on this submission made by the TMILL and keeping in view that the actual expenditure in this regard for the year 2013-14 will be subject to review during the next review of tariff of TMILL, the estimate in this regard for the year 2013-14 is considered. For the next two years the TMILL has estimated ₹15 lakhs each by linking the expenditure to the traffic of limestone. This position is also considered.

- (xvi) The TMILL has estimated lease rentals at ₹234.43 lakhs, ₹244.30 lakhs and ₹255.16 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively, based on the claim made by the Licensor port KOPT, for the initial allotment of hard stand land of 14000 sq. mtrs and subsequent allotment of 54000 sq. mtrs and 9000 sq. mtrs of land area. The LA stipulates that the licence fee will be enhanced every year by 5% of the licence fee payable in the preceding year or the scheduled licence fee then in force, whichever is higher.

It may be recalled that during the last revision, lease rental was considered in case of 14000 sq. mtrs of hardstand land allotted by KOPT to TMILL at the rate of ₹34.24 per sq. mtr for the year 2011-12. Similarly, the lease rentals incase of 54000 sq. mtrs of land and 9000 sq. mtrs. of land were considered each at the rate of ₹22.02 per sq. mtr for the year 2011-12. By applying an escalation factor of 5%, the rate that would be leviable during the year 2013-14 would work out to ₹ 37.75 per sq. mtr for 14000 sq. mtrs of hardstand land and ₹24.28 per sq. mtr. in case of both 54000 sq. mtrs of land and 9000 sq. mtrs. of land. Instead, the TMILL has considered a rate of ₹36.79 per sq. mtr for 14000 sq. mtrs of hardstand land, ₹22.79 per sq. mtr. for 54000 sq. mtrs of land and ₹23.10 per sq. mtr. in case of 9000 sq. mtrs. of land. In spite of a specific request, the TMILL has not clarified the reason for the difference in the rate of lease rentals. The lease rental is worked out based on the rates as derived by us for the year 2013-14 as discussed above. For the years 2014-15 and 2015-16, the TMILL is seen to have considered an escalation factor of only 2% in the estimation of lease rentals. Since the Licence Agreement provides for an escalation of 5%, the same is considered for estimating the lease rentals for the years 2014-15 and 2015-16. The impact of rebate to the tune of 2.5% receivable by the TMILL in the case of timely payment of lease rentals, is also taken into account.

- (xvii) While estimating insurance cost for the years 2013-14 to 2015-16, the TMILL has maintained the actuals/ estimates for the respective previous year and in addition, has estimated insurance cost of 1% on the proposed additions to the assets during the said years. Though, the basic approach adopted by TMILL is relied upon in the analysis, the impact of escalation on the old as well as the new assets is taken into account in our analysis.

- (xviii) The estimates of other expenses relate to Lashing, Securing and Dunnaging (LSD), unlashing, sticker, despatch related services, intraport transportation, survey, clearing & forwarding expenses and miscellaneous expenses. Each of these items is discussed below:

(a) Lashing / Securing / Dunnaging (LSD)/ unlashing:

The expenditure is in respect of Lashing / Securing / Dunnaging (LSD)/ unlashing of Steel cargo (TATA), Steel/ Logs discharge – delivery from jetty, Steel discharge – delivery from plots and Project cargo. TMILL has outsourced this activity as seen from the copy of the work order furnished.

In respect of Steel cargo (TATA), the TMILL has considered a rate of ₹125 per MT and in respect of Steel/ Logs discharge – delivery from jetty, Steel discharge – delivery from plots and Project cargo, a rate of ₹16/- per MT has been considered, for the year 2013-14.

The documentary evidence in the form of the work order reflects the rate of ₹105 per MT plus Value Added Tax (VAT) for supply of dunnaging and lashing material and another work order reflects a rate of ₹16 per MT for manpower for unlashing of import cargo or lashing of export cargo. Though, the validity of the contract is not known from the work order, they are seen to be of latest, one of September 2012 and another of July 2013. The rates considered by the TMILL for the year 2013-14 is escalated by 7% per annum to determine the expenditure for the years 2014-15 and 2015-16.

(b) Sticker, Tag writing & color coding services:

The expenditure is captured in respect of 12 persons. Considering the rate of ₹19164 per person per month reported to be the actual for the year 2012-13, the TMILL has estimated the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16 by considering an escalation of 7% per annum.

The TMILL has mentioned that the rate of ₹ 19164 considered for estimating the expenditure under this head, is the rate of the trailer helper for the year 2012-13, as discussed earlier. The TMILL has produced a detailed working sheet and the same has been relied upon.

(c) Despatch related services

The despatch related services for handling limestone has been outsourced by TMILL. On the ground that Despatch related services will start at Berth no. 12 only after commissioning of Railway Line in the year 2014-15, the cost has not been estimated by TMILL for the year 2013-14.

For the year 2014-15, the TMILL has considered a rate of ₹18 per MT based on the current market rate. The position as reported by the TMILL is relied upon.

(d) Intra-port Transportation

The expenditure relating to intra-port transportation are estimated to be incurred in respect of cargo items like limestone, steel and Iron ore. From the workings it is seen that the TMILL has considered a rate of ₹65 per MT incase of limestone and iron ore and ₹70 per MT incase of Steel as applicable for the year 2013-14.

The document furnished by the TMILL in support of the rate, prescribes the rate for Intraport transportation for dry bulk cargo from LL6 plot to jetty at berth no.12 or vice a versa at ₹65 per MT, with effect from 01 January, 2013. No other document has been furnished by the TMILL in support of the rate of ₹70 per MT. Therefore, the expenditure estimation relating to intra-port transportation in respect of Steel is also considered at ₹65 per MT for the year 2013-14. The expenditure in respect of the years 2014-15 and 2015-16 is estimated by considering an escalation of 7% per annum, as done by the TMILL.

(e) Survey Expenses

Other expenses include survey expenses of lime stone, steel and iron ore. The rate of survey expenses considered by TMILL for estimation purpose varies from cargo to cargo. The copy of the Work Order furnished by the TMILL reflects the rate of ₹2.62 per MT for limestone, ₹3.50 per MT in respect of Steel discharge, ₹6/- per MT in respect of project cargo and ₹1.50 per MT incase of iron ore. These rates have been considered by the TMILL for the year 2013-14 and thereafter they have been considered an escalation factor of 7% per annum. This position is relied upon.

In case of Steel cargo, the Work Order furnished by the TMILL reflects various per tonne rates towards preshipment inspection charges for HRC, CRS, HRS, slabs, CRcoils, tube, pipes, billet etc., ranging from ₹4 per MT to ₹12 per MT. The TMILL seems to have considered an average of ₹10.80 per MT for Steel as a whole. The TMILL has not furnished details to arrive at the average rate of ₹10.80. The estimate as furnished by the TMILL is relied upon. For the years 2014-15 and 2015-16, the TMILL has applied an annual escalation factor of 7%, which is considered in the analysis.

(f) Clearing & forwarding Expenses:

TMILL has considered a rate of ₹4.25 per MT in respect of TATA Steel cargo for estimation of this expenditure for 2013-14, which is supported by documentary evidence. The per tonne rate of ₹4.25 is escalated by 7% per annum for estimating Clearing & Forwarding expenditure for the years 2014-15 and 2015-16, taking the respective previous year as base.

Further, the TMILL has considered a rate of ₹201.16 per MT in respect of rail bound TATA steel cargo towards Clearing & forwarding Expenses for the year 2014-15 and considered an escalation factor of 7% for the year 2015-16. No documentary evidence in support of the rate so considered has been furnished. The estimated expenditure is considered subject to verification with actuals during the next review of the tariff of TMILL.

(g) Miscellaneous Operational Expenses:

The estimated miscellaneous operational expenses comprises of cost of slings and gears and the civil maintenance of plots.

The slings and gears cost has been considered in respect of TATA Steel Cargo, Steel/logs Discharge-Delivery from jetty, Steel/logs Discharge-Delivery from plot and Project cargo. A rate

of ₹7.62 per MT reported to be actual cost for the year 2012-13 has been escalated by 7% per annum to arrive at the cost for the years 2013-14 to 2015-16. The estimated expenditure is considered in the analysis.

In respect of cost of civil maintenance of plots, the TMILL has taken the actuals for the year 2012-13 as base and applied an annual escalation factor of 7% to arrive at the said expenditure for the years 2013-14 to 2015-16. This position is considered.

- (xix) The TMILL has not claimed Efficiency gain, in any of the items of the Operating cost. As such, no Efficiency gain is considered in the estimation of operating costs for the years 2013-14 to 2015-16 in the current tariff revision of TMILL.
- (xx) The Management & Administration Overheads mainly comprises of Salary and wages, legal charges, electricity expenses and other office related expenses. The TMILL has taken the actuals for the year 2012-13 as base and applied an escalation factor of 7% per annum to arrive at the said expenditure for the years 2013-14 to 2015-16. The same is considered in the analysis.
- (xxi) The General Overheads mainly comprises of Advertisement & Subscription, Entertainment Expenses, General Charges, Guest House Expenses and Other Expenses. The TMILL has taken the actuals for the year 2012-13 as base and applied an escalation factor of 7% per annum to arrive at the said expenditure for the years 2013-14 to 2015-16. The same is considered in the analysis.
- (xxii) The Finance and Miscellaneous Income comprises of the discounted terminal value. As per the provisions of the Licence Agreement, the terminal value payable by KOPT to TMILL is ₹2.30 crores. Recognising that the payment would be due for 30 years, the annualised present value for the years 2013-14 to 2015-16 is arrived at by applying a discount factor of 14.75%. The discounting rate of 14.75% to arrive at the net present value is selected bearing in mind the prevailing PLR rate.
- (xxiii) The Finance and Miscellaneous Expenses comprise of the Contribution to Provident Fund. The TMILL has taken the actual Contribution for the year 2012-13 as base and applied an escalation factor of 7% to arrive at the said expenditure for the subsequent years 2013-14 to 2015-16. The estimates furnished by the TMILL are considered.
- (xxiv) The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:

(a) **Fixed Assets :**

(i) Year 2013-14:

The TMILL has proposed additions to the tune of ₹2.52 crores for the following items :

No.	Particulars	₹ in Lakhs
1.	Plant & Machinery	32.00
2.	Buildings, Sheds and other structures	20.00
3.	Railway yard	200.00
	<b>TOTAL</b>	<b>252.00</b>

The addition to the tune of ₹ 220 lakhs (₹200 lakhs + ₹20 lakhs) is towards providing of Railway link and Railway siding facility at LL-6. As stated by TMILL, the railway link is expected to be commissioned by 2014-15. Based on the information furnished by the TMILL, it is understood that the Order for execution of work relating to construction of Railway tracks has been placed by KOPT with the Contractor in September 2013 with a scheduled completion period of 10 months. Even the KOPT has endorsed this position. As per Clause 2.9.5 of the 2005 guidelines, only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. As the railway link and the siding are expected to be commissioned in the year 2014-15, the investment in this regard to the tune of ₹220 lakhs is shifted to the year 2014-15.

The plant and machinery addition is with reference to purchase of a SDLG Wheeled Loader. The TMILL has furnished a copy of the Purchase Order in this regard. The cost of the plant and machinery as furnished by the TMILL is taken into account.

(ii) Year 2014-15:

The TMILL has proposed additions to the tune of ₹17.30 crores in respect of the following items:

No.	Particulars	₹ in Lakhs
1.	Plant & Machinery	310.00
2.	Railway yard	1420.00
	<b>TOTAL</b>	<b>1730.00</b>

The estimated plant and machinery addition is towards purchase of 2 Nos. of 32 tonne Forklifts for handling steel cargo. The TMILL is of the view that deployment of Forklifts would improve the quality of handling and reduce damages. The TMILL has not furnished any documentary evidence in support of the cost of the equipment.

The capital additions of ₹1420 lakhs is towards Railway Link at LL-6 with Railway line at LL-6 and Office building. Here also, the TMILL has not furnished any documentary evidence in support of the cost of the capital additions. The TMILL has made a mention that they are in the process of selecting the successful bidder and issuing work order for constructing the Railway Line at LL-6.

We do not have the benefit of the views of the KOPT as they have expressed their inability to comment on the capital investments proposed by the TMILL. The position as reported by the TMILL in this regard is relied upon, subject to review during the next review of the tariff of TMILL.

Also, as stated earlier, the investment in the railway link and the siding to the tune of ₹ 220 lakhs which has been shifted to the year 2014-15, is also taken into account.

- (iii) In the year 2015-16, the TMILL has estimated an amount of ₹500 lakhs towards Construction of 3000 sq.m covered shed and development of Plot, to create facility for storage of rail bound steel cargo.

In this connection, it may be recalled that during the last revision of tariff of TMILL in October 2011, the TMILL had proposed investment for construction of Covered shed. However, the TMILL is not seen to have made this investment during the last tariff cycle, as proposed by it.

Given that the railway connectivity would be commissioned in the year 2014-15, the proposed investment in covered shed to the tune of ₹500 lakhs is taken into account in the analysis.

(b) Working Capital:

- (i) The TMILL has not considered Sundry Debtors as part of its estimates of Working Capital.
- (ii) The TMILL has considered 50% of the estimated Repairs and maintenance cost for the years 2013-14 to 2015-16 as Inventory for the said years. The TMILL has confirmed that it is in line with the stipulation at Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005. The estimated Inventory is reckoning with the moderation effected in the Repairs and Maintenance cost as discussed earlier.
- (iii) Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads.
- (iv) The Security deposit amounting to ₹ 141.61 lakhs is considered for each of the years under consideration, as has been done during the last review of tariff of TMILL.
- (v) The TMILL has not furnished the figures of estimated Current liabilities for the years under consideration. As stated earlier, current liabilities relevant for Berth No. 12 have been calculated for the past period. Based on the average ratio between the current assets and current liabilities for the past years i.e. 2010-11 to 2012-13, the current liabilities have been estimated for the years 2013-14 to 2015-16. Thus, the working capital (Current assets less current liabilities) works out to ₹40.74 lakhs, ₹44.93 lakhs and ₹47.41 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- (xxv) Clause 2.7.1 of the tariff guidelines stipulates that incase of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The LA does not prescribe life norms for the assets. Though the TMILL has not furnished separate workings in respect of calculation of depreciation, it has confirmed that they have estimated the depreciation based on Companies Act/ Management estimation. The position as reported by the TMILL is relied upon. The shifting of the capital cost pertaining to the railway line from the year 2013-14 to 2014-15, as discussed earlier, have been taken note of while calculating the depreciation.
- (xxvi) The TMILL has stated that the capacity of berth No. 12 is 11.24 lakh MT per annum, by considering an average ship day output rate of 4400 MT per day following the pattern of planned cargo mix for 365 days with 70% utilisation. We do not have the benefit of the views of KOPT in this regard. However, it may be recalled that during the proceedings relating to tariff fixation of TMILL during the year 2008, the KOPT had conveyed the capacity of the TMILL at 10.7 lakh tonnes. Considering the estimated traffic and capacity of 11.24 lakh tonnes, this capacity utilisation works out to 68.68%, 76.63% and 76.63% respectively for the years 2013-14 to 2015-16. Since the estimated capacity utilisation is more than the cut off limit of 60%, Return on the Capital Employed at the maximum rate of 16% is allowed for the years 2013-14 to 2015-16.
- (xxvii) (a) Subject to the discussions above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as **Annex-II**. The results disclosed by cost statement at the existing level of tariff at TMILL are summarized as shown in the table given here in under:

**SUMMARY OF THE RESULTS OF TMILL AT THE LEVEL OF TARIFF APPROVED IN OCTOBER 2011.**

Sr. No	Particulars	Operating Income (₹ in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) (₹ in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	
1	TMILL as a whole	23.35	24.79	26.38	74.52	-10.15	-18.34	-20.58	-49.08	-43.48%	-73.99%	-78.03%	-65.17%

(b) As can be seen from the above table, the TMILL would be in deficit to the tune of around ₹49.08 crores during the years 2013-14 to 2015-16 if it operates the facility at the level of tariff fixed in the year 2011. This deficit is after adjustment of balance three instalments of past surplus amounting to ₹4.60 crores and the 50% of the past deficit pertaining to the years 2010-11 to 2012-13 amounting to ₹2.94 crores, as discussed earlier.

(c) In this regard, it may be relevant to mention here that considering the time taken for notification of the Order in the Gazette of India and the lead time after which the revised Scale of Rates of TMILL would come into force, it would be around July 2014. Thus, under the normal circumstances, the deficit for the years 2013-14 to 2015-16 would have to be recovered over the remaining tariff validity period of 1 year and 9 months from July 2014 to March 2016. Ordinarily, tariff fixation orders are enforced only prospectively. Giving retrospective operation to such orders will create (avoidable) complications, besides causing an accounting chaos. In exceptional cases retrospective effect may be given for reasons to be recorded as stipulated in clause 3.2.8 of the tariff guidelines of March 2005. However, in TMILL case there is special circumstance warranting deviation from the stated policy. As brought out earlier, the Hon'ble High Court of Calcutta have directed this Authority to settle the schedule of rates applicable to TMILL for berth no. 12 at HDC for the period April 2013 to March 2016. This Authority is, therefore, bound by the High Court direction to fix the tariff retrospectively from April 2013.

In this connection, it is relevant to recall that the TMILL has continued to levy the tariff at the 2008 level of tariff for the period of 15 months from April 2013 to June 2014 in terms of the order of the Hon'ble High Court whereas, the financial position as discussed above is based on the 2011 level of tariff. Thus, though the TMILL is in deficit at the 2011 level of tariff, the deficit at the 2008 level of tariff would have been lower when compared with the deficit at the 2011 level of tariff. Therefore, it may not be appropriate to load the additional deficit arising due to the 2011 level of tariff over the deficit at the 2008 level of tariff, on to the users availing the services at TMILL after July 2014.

Therefore, a calculation has been made in this regard, which is attached as **Annex - III**.

Based on the calculation, the following position emerges:

(₹ in crores)

Particulars	At the 2008 level of tariff		At the 2011 level of tariff	
	2013-14	2014-15 3 months	2013-14	2014-15 3 months
Net Deficit	-5.53	-2.95	-10.15	-4.59
Total net deficit	-8.48		-14.74	
Differential deficit for 1 year and 3 months	-6.27			
Deficit at the 2011 level of tariff for the balance 1 year 9 months of the tariff cycle	-34.34			
Deficit to be recovered at the 2011 level of tariff in the balance 1 year 9 months of the tariff cycle	-40.61			
Operating income of balance 1 year & 9 months at the 2011 level of tariff	44.97			
Total deficit as a % of operating income	-90.30%			

From the above, it can be seen that at the 2011 level of tariff the TMILL would have been in deficit to the tune of ₹14.74 crores for the period from April 2013 to June 2014 as against the deficit of ₹8.47 crores at the 2008 level of tariff for the corresponding period. Therefore, instead of the entire deficit pertaining to the period from April 2013 to June 2014, it may be appropriate to consider recovery of the differential deficit only. This is possible only after recognising levy of the 2008 level of tariff by the TMILL for the corresponding period. Given that the Hon'ble High Court of Calcutta has directed this Authority to fix the tariff of TMILL for the period from 1 April 2013 to 31 March 2016, and keeping in view that the tariff application of TMILL is for fixation of tariff for the period April 2013 to March 2016, the 2008 level of tariff actually levied by the TMILL for the services rendered between 1 April 2013 to 30 June 2014 can be considered as the actual tariff limited to the purpose of fixation of tariff from April 2013. As a measure of abundant caution, it should be noted that recognition of the 2008 level of tariff being levied by TMILL for fixation of tariff for the period between April 2013 to June 2014 should not be construed as this Authority conceding the challenge of TMILL against the tariff Order of 2011 made before the Hon'ble High Court of Calcutta.



Taking into account the Differential deficit for 1 year and 3 months at ₹6.27 crores and the deficit at the 2011 level of tariff for the balance 1 year 9 months of the tariff cycle at ₹34.34 crores, the total deficit to be recovered at the 2011 level of tariff in the balance 1 year 9 months of the tariff cycle works out to ₹40.61 crores. Considering the Operating income of balance 1 year & 9 months at the 2011 level of tariff at ₹44.97 crores, the total deficit as a percentage of operating income works out to 90.30%.

- (d) In the proposed draft Scale of Rates, it is seen that the TMILL has proposed increase in the various tariff items. The proposed percentage of increase for each of the cargo item in a particular activity is seen to be different. In other words, under each activity, a different percentage of increase has been proposed for the various cargo items, instead of across the board increase under each activity. In this connection, the TMILL was requested to furnish an analysis with necessary workings to correlate the different percentage of increase for the various cargo items under each of the activity sought in the proposed draft Scale of Rates with the cost position reflected by the Cost statement of TMILL.

In this connection, the TMILL has not furnished any such analysis and workings. It has simply stated that differential increase in rates for different cargoes have been sought based on the relevance of the existing comparable market rates. The TMILL has also stated to have tried to maintain similarity with rates of its nearest competitor so as to stay competitive and that an across the board increase of rates may not be suitable to sustain the operations.

As stipulated in the 2005 Guidelines, the fixation/ revision of tariff should be based on the cost plus approach. As stated by TMILL, the proposed increase in the rates are proposed by them so as to enable them to be in competition with their competitors. Since the reasoning furnished by the TMILL does not fall within the scope of the 2005 guidelines and in the absence of necessary workings, this Authority is not in a position to grant different percentage of increase. Therefore, an across the board increase in the 2011 level of tariff of TMILL, based on the deficit position depicted by the overall cost position of TMILL, as discussed earlier, is granted.

- (e) Accordingly, keeping a margin for estimation error, if any, this Authority is inclined to grant an across the board increase of 90% (rounded off) over the 2011 level tariff of TMILL, to be effective from 01 July 2014 till 31 March 2016.

- (f) As brought out earlier, the increase sought by TMILL at various percentages is over the March 2008 level of tariff. As also brought out earlier, the 2011 level of tariff approved by this Authority in October 2011 is lower than the 2008 level of tariff. On a comparison of the March 2008 level of tariff, October 2011 level of tariff, the new tariff applicable for the period from 1 July 2014 to March 2016 and the tariff proposed by TMILL for all items of tariff, the new tariff applicable for the period from 1 July 2014 to March 2016 for all tariff items except the rates for the following tariff item effective from 1 July 2014 to 31 March 2016 (21 months) are found to be higher than the rates proposed by TMILL for the period 1 April 2013 to 31 March 2016 (36 months):

- (i) Wharfage charges for Project cargo, machinery and spares (Immobile items)
- (ii) Wharfage charges for Logs/ Timber/ Veneer.
- (iii) On-board charges for Project cargo, machinery and spares (Immobile items)
- (iv) Loading/ Unloading/ Re-stacking charges for container.
- (v) Transportation charges for
  - (a) all types of dry bulk cargo
  - (b) Tubes and pipes, logs, iron & steel, newsprint weighing less than 20 tonnes.
  - (c) Project cargo and machinery and spares including their packages weighing less than 20 tonnes.
  - (d) Container
- (vi) Despatch related services for opening, cleaning and closing of wagons.
- (vii) Charges for supply of unskilled labour.
- (viii) Equipment hire charges for HMC for Fertilizers and other bulk cargo, HRC/ CRC imports.
- (ix) Equipment assistance charges for forklifts of capacity above 20 MT.

The position of the tariff effective from 1 July 2014 to 31 March 2016 (21 Months) for all the tariff items (except the tariff items listed above) to be more than the tariff proposed by TMILL for the period from April 2013 to 31 March 2016 (36 months) arises because, it is noteworthy that the TMILL has proposed an uniform Scale of Rates to be applicable for the entire period from April 2013 to March 2016, whereas, two different set of tariff is being approved now to be applicable during the period from April 2013 to March 2016. Since the level of tariff approved for the period April 2013 to June 2014 is lower than the rates proposed by the TMILL, the tariff applicable for the period from July 2014 to March 2016 is seen to be higher so as to enable TMILL recover the differential deficit pertaining to the period April 2013 to June 2014. It is also noteworthy that though the tariff approved for the period 1 July 2014 to 31 March 2016 is found to be more than the tariff proposed by TMILL excepting for some tariff items listed above, the

tariff increase approved for the entire tariff cycle from 1 April 2013 to 31 March 2016 is to meet the estimated deficit of ₹4908.32 lakhs whereas the additional estimated revenue sought by the TMILL by recovery of the proposed rates on the revenue estimated at the existing 2011 rates works out to a higher level of ₹5041.87 lakhs. The TMILL would earn the estimated additional revenue only to the tune of ₹4908.32 lakhs to cover the deficit as per the tariff approved for the period 1 April 2013 to 31 March 2016 as against the higher level of revenue increase of ₹5041.87 lakhs, sought by it. A table showing the above position is given below:

(₹ in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Total
(i).	Income at proposed rate (as estimated by TMILL)	3,622.43	4,233.97	4,481.19	12,337.59
(ii).	Income estimated at the existing rate if 2011 rate was implemented by TMILL.	2,178.53	2,479.19	2,638.00	7,295.72
(iii).	Additional revenue at proposed rates over revenue at 2011 rates (iii) = (i) less (ii)	1,443.90	1,754.78	1,843.19	5,041.87
(iv).	Net deficit as per TAMP statement at 2011 rates	(-) 1,015.44	(-) 1,834.40	(-) 2,058.48	(-) 4,908.32

This establishes that the tariff approved for the period of 21 months from 1 July 2014 to 31 March 2016 will not result in any undue advantage to the TMILL.

(xxviii) It may be recalled that this Authority in the tariff Order of October 2011 had advised TMILL to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff. In this regard, the TMILL has stated that it is practically impossible to have detailed costing for each sub activity. The TMILL has also stated that many of the rates proposed in its Scale of Rates are aligned to the actual sub-contracted costs and/ or market rate. However, the TMILL is again advised to make an attempt to draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff.

(xxix) The TMILL has proposed to modify the definition of the term 'TMILL premises' so as to also include 'any additional land allotted'. Since the TMILL has been allotted additional land by the KOPT as per the provisions of the Licence Agreement, the modification to the term of TMILL premises as proposed by the TMILL is approved.

(xxx) The existing definition of 'demurrage' interalia, states to exclude the cargo stored at the area allotted to a port user on licence basis for storage of cargo during the licence period, from the purview of demurrage. The TMILL has proposed modification to the said definition to the effect so as to delete the term 'during the licence period', so as to be in line with the definition at KOPT.

In this regard, it is relevant to mention here that the proposed modification will enable the TMILL to levy licence fees on cargo stored at the allotted area till vacation of the area by the port user and avoid double recovery. Since the said note gives clarity to the definition of demurrage, the insertion of the said note is approved.

(xxxi) The TMILL has proposed to modify the existing definition of 'Month' so as to define month as 31 consecutive calendar days also, as against the existing 30 consecutive calendar days. The Scale of Rates of Licensor Port KOPT as well as the Scale of rates of the other private terminal operating at KOPT define 'Month' as 30 consecutive days. Prescription of a different definition at TMILL alone may lead to confusion among the user groups. The TMILL has not explained any difficulties faced by it, if the existing definition continues. The existing definition is to, therefore, continue unaltered.

(xxxii) The TMILL has proposed to modify the existing definition of 'on board supervision' so as to not include the services covered within the purview of on-board handling or loading/ unloading charges or Miscellaneous charges or services ancillary in nature, so as to give a better clarity and options for the user to pay for the services when availed from TMILL.

In this regard, it is relevant to mention here that a separate Schedule prescribing the rates for 'On-board Supervision' lists out the various services included under the levy of 'On-board Supervision'. Prescription of a definition for 'On-board Supervision' and a separate list of services elsewhere in the Scale of Rates, may lead to confusion. In spite of a specific query, the TMILL has not explained whether the proposed modification to the existing definition of 'On-board Supervision' will be in harmony with the existing services listed under the Schedule of 'On-board Supervision'. The existing definition for On-board Supervision is to, therefore, continue unaltered.

(xxxiii) As per the definition contained in Scale of Rates of TMILL, 'Transshipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/ barge to another sea going vessel/ barge for destination to other Port/ Ports. The TMILL has proposed to include any cargo unloaded from a vessel for some operational reason and subsequently loaded in the same vessel, within the scope of transshipment.

The definition for 'Transshipment' as contained in the Scale of Rates of other major ports like Cochin Port Trust (COPT), Mumbai Port Trust (MBPT), Paradip Port Trust (PPT) and KOPT, do not include the operation of unloading the cargo from a vessel for some operational reason and subsequently loading in

the same vessel. The TMILL has also not brought out the need for proposing the said modification. The existing definition to remain unaltered.

- (xxxiv) In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 3(vii)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75 %.
- (xxxv) The TMILL has proposed to widen the scope of levy of wharfage charge and on board charges by including the names of some new cargo items in the respective schedules and by pruning the names of some items so as to include it as part of the main item group. The TMILL has stated that the new cargo items have been included taking into account the similarity in nature of cargo and the cost of handling. Since the widening of scope would give more clarity and minimize the scope for ambiguity, the proposed rationalisation of the wharfage schedule and on board charges schedule, is approved.
- (xxxvi) The TMILL has proposed shifting of the cargo item 'Bag cargo' from existing sl.no.3 to the proposed sl.no.4 of Section 4.1 as well as from existing sl.no.2 to the proposed sl.no.2 of Section 5.1, on the ground that the Bag cargo is similar to Break-Bulk cargoes. This has the effect of proposing a reduction of around 14% in the existing wharfage rate and increase of around 116% in the existing on board charges of Bag cargo. Further, the TMILL has stated that since they have not estimated any quantity against this head, there would not be any financial implication arising due to the proposed change in the categorization. Based on the position that the proposed category in respect of bag cargo is more appropriate and given that there is no pointed objection from any of the users, the proposal of the TMILL in this regard, is approved.
- (xxxvii) The TMILL has introduced a rate of ₹110/- per MT as On-board charges to cover cargo not falling under any of the category as mentioned in the 'On-board Charge Schedule'. Similarly, the TMILL has introduced a rate of ₹185/- per MT as On-board supervision charges to cover cargo not falling under any of the category as mentioned in the 'On-board Supervision Schedule'. The TMILL is of the view that sometimes imported Machineries and other over dimensional cargoes do not fall under the project cargo category as per custom classification and they are grouped under "Other Cargo". Thus, the TMILL has proposed the same rate as applicable for Project cargo in the respective on board charges schedule and on board supervision schedule. The TMILL has also stated that such category of cargo would form part of the Project cargo. Given that the rate proposed by the TMILL is at par with the tariff of Project cargo and that the income from project cargo takes into account the income from such cargo items, the proposal of the TMILL is approved. However, the rate for the said category is restricted to the rate approved for Project cargo in the respective tariff schedules.
- (xxxviii) Under the proposed Section 8.1, the TMILL has introduced a new sl.no. 4 enabling it to levy ₹ 260/- per MT incase of transportation of Project cargo and machinery & spares including their packages weighing greater than 20 tonnes and upto 35 tonnes. In this regard, the TMILL has stated to have proposed the rate by taking into account the nature of the cargo which requires special types of vehicles along with safety arrangements and also based on the market rate of transportation for such cargo.  
  
In spite of a specific request, the TMILL has not furnished the cost details and the necessary workings to arrive at the proposed rate of ₹260/- per MT. The TMILL is also not seen to have furnished any document in support of the market rate of transportation for such cargo. In the absence of requisite details and based on the position reported by TMILL that it has not projected traffic of such cargo, this Authority is not in a position to approve the proposed rate.
- (xxxix) Under the proposed Section 10.1, the TMILL has introduced a new sl.no. 7 proposing levy ₹6600/- per shift towards Equipment Assistance Charges for IT-12 Caterpillar. In spite of a specific request, the TMILL has not furnished the cost details and the necessary workings to arrive at the proposed rate of ₹6600/- per shift. In the absence of requisite details and based on the position reported by TMILL that it has not projected any income from the use of equipment, this Authority is not inclined to approve the proposed rate.
- (xL) Under the proposed Section 10.1, the TMILL has introduced a new sl.no. 11(a) proposing levy ₹17600/- per shift towards Equipment Assistance Charges for forklifts of capacity above 20 MT. In spite of a specific request, the TMILL has not furnished the cost details and the necessary workings to arrive at the proposed rate of ₹17600/- per shift. In the absence of requisite details and based on the position reported by TMILL that it has not projected any income from the use of equipment, this Authority is not inclined to approve the proposed rate.
- (xLi) Under the proposed Section 10.1, the TMILL has introduced a new sl.no. 11(b) proposing levy towards On-board Equipment Operation, where it is proposed to levy ₹6.50 per MT in respect of All dry Bulk Cargo and ₹13/- per MT in respect of HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/ Pipes. The TMILL has stated that the rates have been proposed for convenience of the users who often like to have per MT rates for handling cargo. The TMILL has further stated that the rates are proposed based on actual past figures and escalating the same considering a 3 years period.

In this regard, it is relevant to mention here that given that no rate for the said tariff item has been approved in the past, it is not clear how the rates have been arrived at by TMILL based on actual past figures. In spite of a specific request, the TMILL has not furnished the cost details and the necessary workings to arrive at the proposed rates. In the absence of requisite details, this Authority is not inclined to approve the proposed rates.

- (xLii) In the existing Scale of Rate approved in October 2011, there is a tariff item for levy of lease rentals for short term allotment of bare land. In the income calculation now, the TMILL has not considered plot rental income from the said tariff item. The TMILL has also proposed deletion of the said levy in its proposed Scale of Rates. Accordingly, the said tariff levy is not prescribed.
- (xLiii) The issue of prescription of shift based rate for the use of the MHC apart from the per tonne rate has been adequately examined and the proposal of the TMILL for shift based rate was rejected for the reasons recorded in the tariff Orders of March and October 2011. The TMILL has not brought out any extraordinary circumstances now, warranting a deviation from the decision already taken earlier. Therefore, the levy of rate for the use of MHC on per tonne basis is to continue.
- (xLiv) The TMILL has proposed a new tariff item for levy of high stacking wherever necessary in respect of Iron ore and all types of ore at sl. no. 2 in Section 7.1. The rate for the new tariff item is proposed to be at par with the rate for loading/ unloading/ re-stacking of other bulk cargo as mentioned at Sl. No. 1 of Section 7.1. Simultaneously, it has also proposed deletion of the tariff item relating to prescription of rate for high heaping of bulk cargo at the plot as prescribed at Sl. no. 12 of Section 10 of the Scale of Rates approved in 2011. Reportedly, this is aimed to improve its efficiency and pass on the benefit to the customers. The rate for high heaping of bulk cargo at the plot proposed for deletion is ₹19.90 per MT, whereas, the new rate proposed to be levied for high stacking is ₹27.61 per MT.
- The existing rate of ₹19.90 per MT, if allowed to continue will undergo an upward revision by 90% resulting in ₹37.81 per MT. On the other hand, if the revised rate for loading/ unloading/ re-stacking of other bulk cargo is made applicable for high heaping of bulk cargo also, as proposed by the TMILL, the rate works out to ₹33.14 per MT, which is seen to be lower than the rate of ₹37.81 per MT. Further, the TMILL while responding to the comments of the KOPT, has stated that the said charges would be leviable only if there is requirement from customer of additional re-stacking. Since, this is only an optional service and the rate that would be leviable would be lower than the existing tariff, if allowed to continue with hike, the proposal of the TMILL is approved. However, the note proposed by the TMILL in this regard, is modified as follows:
- ‘Wherever high heaping at plot is done by TMILL, at the request of the customer, at the time of receipt of export iron ore/ iron ore pellets or at the time of discharging of import cargo like limestone or other ores, charges for such high heaping will be same as loading/ unloading/ stacking charges.’
- (xLv) The reason cited by the TMILL for deletion of the existing conditionality at Section 7.3 which states that where hoppers are used for the unloading of cargo from the vessel and dumpers are loaded using the hopper then it would constitute one operation of loading activity, is that the Hoppers are used sparingly based on customer demand and that the proposed Sl. no. 1 of 7.1 gives reference to the use of hoppers for loading/ unloading/ re-stacking of cargo. The linkage between the proposed deletion of the note and making a mention at sl. No.1 that hoppers would be used is not sufficiently clarified. Therefore, the existing arrangement to continue.
- (xLvi) The TMILL has proposed a new note under proposed Section 7.1 to the effect that wherever only labour support is provided by TMILL and no equipment support is provided, consolidated rate of ₹50/- per MT will be applicable towards provision of labour for shore handling activity in case of project / any other package / break bulk cargo. This rate is reported to be based on the prevailing market rate. Since the proposed rate is not based on cost of rendering the service and also since the TMILL has not estimated the additional revenue arising out of the proposed new tariff item, the Authority is not in a position to approve the proposed rate.

13.1. In the result, and for the reasons give above and based on collective application of mind, this Authority recognizes the 2008 level of tariff as the revised tariff for the period from April 2013 to 30 June 2014. The Scale of Rates for the period 1 April 2013 to 30 June 2014 is attached as **Annex - IV (A)**. The Scale of Rates for the period 01 July 2014 to 31 March 2016 is attached as **Annex - IV (B)**.

13.2. The Scale of Rates and conditionalities of the TMILL as contained in Annex - IV (B) may come into effect from 01 July 2014 and shall be in force till 31 March 2016. The approval accorded to the Scale of Rates shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The tariff of the TMILL has been fixed relying on the information furnished by the TMILL and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority would require the TMILL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff, as per Clause 2.13 of tariff guidelines of 2005.

13.4. The TMILL is required to furnish to this Authority its Segregated annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year, through KOPT. If TMILL fails to provide such information within the stipulated time period, the KOPT may initiate appropriate action against TMILL. In the event, this Authority shall proceed suo motu to review the tariff of TMILL. This apart, analysis of variation will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/2014]

## Annex - I

TM INTERNATIONAL LOGISTICS LIMITED (TMILL)							
Analysis of performance of TMILL for the years 2010-11 to 2012-13.							
₹ in Lakhs							
Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the tariff Order of 25 March 2011 and as reviewed in the Order dated 10 October 2011			Actuals (Modified to reflect the income at the 2011 level of tariff)		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	<b>Traffic of Cargo (in MT's)</b>	<b>1251502</b>	<b>1251502</b>	<b>1251502</b>	<b>1193775</b>	<b>850112</b>	<b>727870</b>
I	<b>Income from services rendered</b>	3393.35	2738.74	2609.95	3236.78	2074.62	2866.35
	<b>Total</b>	<b>3393.35</b>	<b>2738.74</b>	<b>2609.95</b>	<b>3236.78</b>	<b>2074.62</b>	<b>2866.35</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>						
	Operating & Direct Labour	536.78	556.96	577.91	534.46	537.68	618.57
	Maintenance Labour	15.76	16.35	16.97	14.64	16.02	17.46
	Equipment Running Costs	251.13	260.30	269.82	203.94	325.50	145.29
	Royalty / revenue share	187.14	210.60	211.18	204.54	176.46	225.85
	Equipment Hire	3.79	3.79	3.93	39.62	1.04	4.40
	Lease Rentals	207.96	247.07	259.42	179.58	190.68	224.77
	Insurance	38.82	40.03	45.03	28.45	28.81	27.25
	Other expenses	409.30	428.91	460.30	449.76	384.56	344.05
		<b>1650.68</b>	<b>1764.02</b>	<b>1844.56</b>	<b>1654.99</b>	<b>1660.75</b>	<b>1607.64</b>
III	Depreciation	209.87	214.39	223.39	223.93	248.68	279.49
IV	<b>Overheads</b>						
	Management & Administration overheads	401.34	416.43	432.09	435.75	413.60	439.70
	General Overheads	13.97	14.49	15.04	20.40	91.13	106.17
		<b>415.31</b>	<b>430.92</b>	<b>447.13</b>	<b>456.15</b>	<b>504.73</b>	<b>545.87</b>
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	1117.49	329.41	94.87	901.71	-339.53	433.35
VI	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>						
	Other Income	0.00	0.00	0.00	0.04	150.02	0.05
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
	<b>Total</b>	<b>0.55</b>	<b>0.62</b>	<b>0.70</b>	<b>0.59</b>	<b>150.64</b>	<b>0.75</b>
VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>						
	Contribution to Provident Fund	7.11	7.37	7.65	8.43	17.10	24.02
	<b>Total</b>	<b>7.11</b>	<b>7.37</b>	<b>7.65</b>	<b>8.43</b>	<b>17.10</b>	<b>24.02</b>
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	-6.56	-6.75	-6.95	-7.84	133.54	-23.27
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>1110.93</b>	<b>322.65</b>	<b>87.91</b>	<b>893.87</b>	<b>-205.99</b>	<b>410.08</b>
X	<b>Capital Employed</b>	3785.47	3694.11	3972.06	3835.69	3510.63	3196.68
XI	<b>Return on Capital Employed</b>	605.67	591.06	635.53	613.71	561.70	511.47
XII	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XI)</b>	505.25	-268.41	-547.62	280.16	-767.69	-101.39

## Annex - II

**TM International Logistics Limited (TMILL)**  
**Consolidated Income & Cost statement.**

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals (Modified to reflect the income at the 2011 level of tariff)			Estimates furnished by TMILL in January 2014 at the 2008 level of tariff			Estimates as reviewed by TAMP at the 2011 level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic (In MTs)	1193775	850112	727870	765000	915000	915000	820000	915000	915000
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>									
	Cargo handling income	3236.78	2074.62	2866.35	2042.40	2546.92	2719.87	1761.29	2052.48	2208.73
	Others				710.84	594.02	599.02	573.87	426.62	429.27
	<b>Total</b>	<b>3236.78</b>	<b>2074.62</b>	<b>2866.35</b>	<b>2753.24</b>	<b>3140.94</b>	<b>3318.89</b>	<b>2335.16</b>	<b>2479.09</b>	<b>2638.00</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>									
	Operating & Direct Labour	534.46	537.68	618.57	699.59	748.56	800.96	699.59	733.96	785.33
	Maintenance Labour	14.64	16.02	17.46	32.06	34.31	36.71	32.06	34.31	36.71
	Equipment Running Costs	203.94	325.50	145.29	304.24	342.12	368.48	308.85	342.24	368.61
	Royalty / revenue share	204.54	176.46	225.85	213.03	244.56	260.25	172.80	234.02	254.24
	Equipment Hire	39.62	1.04	4.40	12.00	15.00	15.00	12.00	15.00	15.00
	Lease Rentals	179.58	190.68	224.77	234.43	244.30	255.16	240.78	246.50	252.35
	Insurance	28.45	28.81	27.25	29.52	46.82	51.82	29.48	51.04	59.61
	Other expenses	449.76	384.56	344.05	512.65	815.07	1,016.79	540.14	807.09	1,006.22
	<b>Total</b>	<b>1654.99</b>	<b>1660.75</b>	<b>1607.64</b>	<b>2037.52</b>	<b>2490.74</b>	<b>2805.17</b>	<b>2035.69</b>	<b>2464.15</b>	<b>2778.07</b>
<b>III</b>	Depreciation	223.93	248.68	279.49	403.11	511.47	540.88	397.93	511.58	540.99
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>									
	Management & Administration overheads	435.75	413.60	439.70	470.48	503.42	538.66	470.48	503.42	538.66
	General Overheads	20.40	91.13	106.17	113.45	121.40	129.89	113.60	121.55	130.06
	<b>Total</b>	<b>456.15</b>	<b>504.73</b>	<b>545.87</b>	<b>583.94</b>	<b>624.81</b>	<b>668.55</b>	<b>584.08</b>	<b>624.97</b>	<b>668.72</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>901.71</b>	<b>-339.53</b>	<b>433.35</b>	<b>-271.33</b>	<b>-486.08</b>	<b>-695.71</b>	<b>-682.54</b>	<b>-1,121.60</b>	<b>-1,349.77</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>									
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement.	0.55	0.62	0.70	0.56	0.64	0.74	0.56	0.64	0.74
	Other Income	0.04	150.02	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total</b>	<b>0.59</b>	<b>150.64</b>	<b>0.75</b>	<b>0.56</b>	<b>0.64</b>	<b>0.74</b>	<b>0.56</b>	<b>0.64</b>	<b>0.74</b>
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>									
	Contribution to Provident Fund	8.43	17.10	24.02	25.70	27.50	29.43	25.70	27.50	29.43
	<b>Total</b>	<b>8.43</b>	<b>17.10</b>	<b>24.02</b>	<b>25.70</b>	<b>27.50</b>	<b>29.43</b>	<b>25.70</b>	<b>27.50</b>	<b>29.43</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>(7.84)</b>	<b>133.54</b>	<b>(23.27)</b>	<b>(25.14)</b>	<b>(26.86)</b>	<b>(28.69)</b>	<b>(25.14)</b>	<b>(26.86)</b>	<b>(28.69)</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>893.87</b>	<b>(205.99)</b>	<b>410.08</b>	<b>(296.47)</b>	<b>(512.94)</b>	<b>(724.40)</b>	<b>-707.68</b>	<b>-1148.46</b>	<b>-1378.46</b>
<b>X</b>	Capital Employed	3835.69	3510.63	3196.68	3494.61	4754.64	4763.70	2880.99	4324.40	4287.48
<b>XI</b>	Return on Capital Employed	613.71	561.70	511.47	559.14	760.74	762.19	460.96	691.90	686.00
<b>XII</b>	Capacity Utilization	88.02%	86.45%	113.00%	64.07%	76.63%	76.63%	68.68%	76.63%	76.63%
<b>XIII</b>	Return adjusted for capacity utilization	613.71	561.70	511.47	559.14	760.74	762.19	460.96	691.90	686.00
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE (IX - XIII)</b>	<b>280.16</b>	<b>(767.69)</b>	<b>(101.38)</b>	<b>(855.60)</b>	<b>(1,273.68)</b>	<b>(1,486.58)</b>	<b>(1,168.64)</b>	<b>(1,840.37)</b>	<b>(2,064.45)</b>
<b>XV</b>	<b>50% of the past deficit set off</b>	<b>(294.45)</b>			<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>(-147.23)</b>	<b>(-147.23)</b>
<b>XVI</b>	<b>Set off of balance three instalment of the past surplus assessed for the period 2007-08 to 2009-10</b>				<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>153.20</b>	<b>153.20</b>	<b>153.20</b>
<b>XVII</b>	<b>Total Deficit</b>				<b>-855.60</b>	<b>-1,273.68</b>	<b>-1,486.58</b>	<b>(1,015.44)</b>	<b>(1,834.40)</b>	<b>(2,058.48)</b>
<b>XVIII</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII/I in %)</b>				<b>-31.08%</b>	<b>-40.55%</b>	<b>-44.79%</b>	<b>-43.48%</b>	<b>-73.99%</b>	<b>-78.03%</b>
<b>XIX</b>	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>				<b>-38.81%</b>			<b>-65.17%</b>		

## Annex - III

**WORKINGS**

	<b>2013-14</b>	<b>2014-15</b>
Income at the 2008 level of tariff as given by TMILL	For 7.65 lakh tonnes	For 9.15 lakh tonnes
- cargo handling	2042.40	2,546.92
- plot rentals	525.05	367.55
- HMC	185.80	226.48
	<u>2753.24</u>	<u>3140.94</u>
Income at the 2008 level of tariff	For the higher traffic of 8.20 lakh tonnes	For 3 months from April to June 2014
- cargo handling	2189.23	636.73
- plot rentals	562.79	91.89
- HMC	199.15	56.62
	<u>2951.18</u>	<u>785.23</u>
Less: Operating expenses incl. overheads and depreciation	3017.70	900.17
Operating surplus/ (deficit)	(66.52)	(114.94)
FMI less FME	(25.14)	(6.71)
Surplus before interest & tax	(91.66)	(121.65)
Capital Employed	2880.99	4324.40
ROCE	460.96	172.98
Net surplus/ deficit	(552.62)	(294.63)

Particulars	At the 2008 level of tariff		At the 2011 level of tariff	
	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15
		3 months		3 months
Net Deficit	-5.53	-2.95	-10.15	-4.59
Total net deficit	-8.47		-14.74	
Differential deficit for 1 year and 3 months	-6.27			
Deficit at the 2011 level of tariff for the balance 1 year 9 months of the tariff cycle	-34.34			
Deficit to be recovered at the 2011 level of tariff in the balance 1 year 9 months of the tariff cycle	-40.61			
Operating income of balance 1 year & 9 months at the 2011 level of tariff	44.97			
Total deficit as a % of operating income	-90.30%			

## Annex – IV (A)

## T M International Logistics Limited

**Scale of Rates for operations at Berth No. 12 of Haldia Dock Complex  
for the period 1 April 2013 to 30 June 2014**

**1 Short title of Commencement**

The Scale of Rates set out herein shall be called SCALE OF RATES of the T M International Logistics Limited (TMILL), Berth No. 12, Haldia Dock Complex of the Kolkata Port Trust.

**2. Definition**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i) 'T M International Logistics Limited' shall mean the company registered under Companies Act, 1956 having its registered office at 43, Chowringhee Road, Kolkata – 71.
- (ii) TMILL premises shall mean the area licensed to TMILL including the back up area and any additional land allotted under the License agreement.
- (iii) 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the following day.
- (iv) 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within TMILL premises beyond free period as specified in this Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on licence basis for storage of cargo.
- (v) 'Hazardous I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Kolkata Port Trust from time to time.
- (vi) 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.

- (vii) 'On Board handling Charges' shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article/ Package/ Container for rendering on board services by the TMILL in the form of supply of manpower for ship loading/ unloading operation.
- (viii) 'On-board supervision' shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo for achieving greater productivity/efficiency in vessel-operation.
- (ix) 'Overside Discharge/Shipment' shall mean the operation of unloading/loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge/shipment operation.
- (x) 'Shut out' cargo shall mean export cargo left in the TMILL premises having not been shipped on board the vessel for which it was received for shipment in TMILL premises.
- (xi) 'Stock Cargo' shall mean cargo received at the Port for shipment without export documents.
- (xii) 'TEU' shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.
- (xiii) 'Transshipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/barge to another sea going vessel/barge for destination to other Port/ Ports.
- (xiv) 'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo/container landed or shipped or transhipped within the TMILL premises.

### 3. General Principles of Assessment:

- (i) The minimum weight/measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/ measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded off to the next higher whole unit of CBM.
- (ii) Rates applicable for a period/unit other than weight shall be applicable to the part of a period/unit thereof.
- (iii) Unless otherwise specified, if TMILL equipment is booked for landing/ shipment of cargo/container from/ into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment hire charge as specified in Section 10.1 shall be levied.
- (iv) Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents/Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges.
- (v) Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for TMILL's use at Berth no.12, HDC shall be exempted from payment of all cargo related charges.
- (vi) No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Kolkata Port Trust/ TMILL employees provided, the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all charges prior to commencement of the strike.
- (vii) Interest on delayed payments/refunds:  
The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the TMILL  
(a) shall pay penal interest on delayed refunds.  
(b) The rate of penal interest will be 16.75%. The penal interest rate will apply to both the TMILL and the port Users equally.  
(c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production the documents required from the users, whichever is later.  
The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the  
(d) TMILL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before ing the services/use of TMILL Terminal facilities as stipulated in the Major Port Trust Act and/or where nent of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii) Before classifying any cargo under "unspecified category" or otherwise, if required, to know the nature of cargo for levy of cargo handling charges, the relevant Customs classification shall be referred to in order to find out whether the cargo can be classified under any of the specified categories mentioned in the schedules.
- (ix) Users will not be required to pay charges for delays, beyond a reasonable level, attributable to TMILL.
- (x)
  - (a) Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the TMILL can submit a suitable proposal to the TAMP.
  - (b) Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis with due notice to Kolkata Port Trust about levy of such rate, till the rate is finally notified.
  - (c) The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the TMILL and the concerned user(s).



(d) The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

- (xi) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling level; likewise the rebates and discounts are floor levels. The TMILL may, if it so desires, change lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (xii) The TMILL does not handle the following cargoes at Berth no. 12:
  - (a) Thermal Coal in bulk.
  - (b) Coking Coal in bulk.
  - (c) Various types of coke and other black cargo in bulk.
  - (d) Various types of liquid bulk cargo handled through pipelines.
- (xiii) The rate prescribed for handling of containers is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of the prescribed rate. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of the prescribed rate.
- (xiv) In case of coastal cargo/ containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pellets, 60% of the prescribed rates shall be applicable.

#### 4. Wharfage Charges:

4.1 Wharfage on Foreign cargo shall be levied at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1.	Iron Ore, Iron Ore pellets and Sand	21.24
2.	Limestone and all types of ore except iron ore.	42.48
3.	Fertilizer materials, MOP, Rock Phosphate, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement clinker and other dry bulk not specified.	74.34
4.	Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint, HRC/CRC, Steel Slabs, Beams, Rails, Wheels, Sheets and bagged cargo.	63.72
5.	Project cargo and machinery & spares (Immobile units) of various shapes and sizes.	74.34
6.	Containers - other than over dimensional container	2336.40 per TEU
7.	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	4248 per unit
8.	Logs/Timber/Veneer	111.51 per CBM
9.	Any other cargo not specified above - Import Cargo - Export Cargo	0.26% ad-valorem 0.212% ad-valorem

4.2 On cargo discharged/ shipped overside, charges shall be levied 70% of the above mentioned rates.

4.3 For transshipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 4.1 above.

4.4 On shutout/ stock cargo, which is taken back from TMILL premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, on-board handling charges & shore handling charges, as may be applicable, shall be levied if labour and/or equipment are/ is supplied by TMILL for handling of cargo.

No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.

#### 5. On-Board Charges:

5.1 On-Board Charges shall be levied on Foreign cargo at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1.	Lime-stone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore	31.86
2.	Finished Fertilizer, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified ore	31.86
3.	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint.	84.96
4.	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	42.48
5.	Containers	292.05 per TEU
6.	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	53.10 per unit

5.2 On cargo discharged / shipped overside, charges shall be levied 70% of the abovementioned rates.

5.3 For transshipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 5.1 above.

**6. On-board supervision:**

- 6.1 On-board supervision charges shall be levied for the following services provided by TMILL at berth no. 12 terminal in respect of import/ export cargo at the rates specified below:
- Unlashing of import cargo.
  - Lashing, securing and dunnaging of export cargo.
  - Providing slings and gears for the cargo handling operation.
  - Tally survey of cargo during discharge.
  - Survey of cargo quality discharged/ shipped.
  - Placement and removal of dunnages at jetty during discharge.
  - Heaping of cargo at hook point.
  - Supervising/monitoring/directing the entire cargo handling work during vessel operation including queuing of trailers/ dumper from plot to jetty and vice versa in order to achieve better discharge/ loading thereby reducing the turnaround of the vessel.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1.	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals, all types of ore and other dry bulk cargo	19.47
2.	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Bagged cargo, Newsprint discharged from the ship.	95.58
3.	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint shipped into ship.	153.40
4.	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	177.00
5.	Containers	295.00 per TEU
6.	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	3540.00

**7. Loading/ Unloading/ Re-Stacking:**

7.1 Following charges for supply of manpower and equipment for loading/un-loading/re-stacking of Foreign cargo shall be levied at the rates specified in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1.	Limestone, Pig Iron, Sugar and other Ferrous metals and all types of ore.	21.24
2.	Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified	47.20
3.	Tubes and pipes, Logs (Rs per CBM), Iron and Steel, Newsprint.	53.10
4.	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	53.10
5.	Containers (TEU)	191.16 per TEU

**Note:** For removal of doubts it is hereby clarified that where equipment support is provided and charges are levied under clause 10 – 'Miscellaneous charges' then no separate levy will be made under this section.

- 7.2 Where a cargo is unloaded and stacked simultaneously at the place of unloading, then it would amount to one operation only.
- 7.3 Where hoppers are used for the unloading of cargo from the vessel and dumpers are loaded using the hopper then it would constitute one operation of loading activity.

**8. Transportation**

8.1 The following charges shall be levied on cargo, for which TMILL Terminal undertakes any transportation within the port limits.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1.	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore.	37.17
2.	Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	37.17
3.	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint weighing less than 20 tonnes.	37.17
4.	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	37.17
5.	Containers (TEU)	318.60 per TEU

**9. Demurrage**

9.1 Demurrage shall be levied on Import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -

Sl. No.	Description	Demurrage-free period
1.	Hazardous-I cargo	Actual date of landing
2.	All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1,3 & 4	3 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
3.	Non-hazardous cargo using port equipment for delivery.	6 days after the last landing date of the vessel by

	non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan, Log, Timber and Veneer.	which the cargo is imported.
4.	Cargo imported by voluntary/relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General.	30 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.

**Note**

- (i) Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import discharge. However, TMILL may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work in working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to TMILL. In such cases, a vessel may have more than one LLD.
- (ii) For the purpose of calculation of free time, Customs notified holidays and the KoPT/ TMILL's non-operational days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT/ TMILL's non-operational days fall on Sundays.
- After demurrage charge begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or KOPT/ TMILL's non-operational days.
- 9.2 Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No.	Type of cargo	Rate in ₹ per tonne per day or part thereof.	
		For the first 15 days.	16 <sup>th</sup> day onwards
1.	Hazardous – I	153.00 per tonne	180.00 per tonne
2.	All other cargo	36.00 per tonne	54.00 per tonne

- 9.3 Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No	Type of cargo	Rate in ₹ per CBM per day or part thereof.		
		For the first 7 days.	8 <sup>th</sup> to 14 <sup>th</sup> day	From 15 <sup>th</sup> day onwards
1.	Log, Timber, Veneer	5.40	10.80	16.20

No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 30 days from the date of receipt. However, after the 31<sup>st</sup> day, demurrage on such cargo shall be levied @ ₹54.90 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.

Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of ₹125.65 per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.

Demurrage shall be levied on shutout/stock cargo, other than Hazardous I cargo, @ ₹7.39 per tonne per day or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped. If shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of clause.9.4 shall apply.

On cargo/commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied @ ₹54.90 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.

On uncleared /Customs confiscated cargo sold by auction or tender or private agreement or in any other manner demurrage shall be levied at the rates specified at clause 9.2 or 9.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.

The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the TMILL is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the TMILL when requested by the user.

**10. Storage and Miscellaneous Services:**

- 10.1 Charges shall be levied for the following services/facility as per table below –

Sl.No	Particulars	Rate (in ₹)
1.	Despatch related services for opening, cleaning and closing of wagons	7.08 per MT
2.	Lease rentals for short term allotment of Hard stand land	47.91 per sq.mtr per month
3.	Lease rentals for short term allotment of Hard stand Covered shed	75.52 per sq.mtr per month
4.	Lease rentals for short term allotment of bare land	30.80 per sq.mtr per month
5.	Charges for supply of unskilled labour	150 per manshift
6.	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity exceeding 3.5 CBM	12000 per shift
7.	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity not exceeding 3.5 CBM	6000 per shift

8.	Equipment hire charges for Forklift of capacity below 10 MT	2500 per shift
9.	Equipment hire charges for Forklift of capacity between 10 MT and 20 MT	12000 per shift
10.	Placement and Removal of dunnages at plot for steel cargo wherever customer demands	11.80 per MT
11.	Clearing and Forwarding	5.31 per MT
12.	High heaping of bulk cargo at plot	24.24 per MT

10.2 Equipment hire charges shall be levied at 50% of the specified rates wherever the deployment of equipment is less than or equal to 4 hours in any shift.

10.3 The licensing of open/ covered space by TMILL within its allotted area for a period of up to (11) eleven months on monthly rent basis for storage of import/ export cargo may be done without recourse to a tender procedure. The following conditions shall be followed in such cases:

- (i) The period of license shall not exceed (11) eleven months.
- (ii) The space allotted shall not be subletted/ assigned/ transferred/ shared by the allottees.
- (iii) Encroachment or unauthorized occupation of land and Railway Tracks etc. by the licensee will involve a liability to pay a penalty at the rate of ten times the scheduled license fee in addition to the cost of rectification of damages caused to the TMILL's properties. If the licensee fails to remove the cargo from the encroached area in spite of notice to do so, the cargo will be removed elsewhere within TMILL's allotted area by TMILL at the risk and cost of the licensee and penal license fee at the rate of ten times the normal rate will be levied on the space occupied by the cargo so removed.
- (iv) Cargo stored under a license shall be at the entire risk and responsibility of the licensee. The licensee shall post his own watchman to safeguard the cargo stored at the allotted space and to prevent any unauthorized occupation of such space by others.
- (v) The licensee shall not construct or put up any building, erection or convenience on space occupied under license.
- (vi) In case the licensee fails to hand over the space in vacant possession on the date of expiry of the license, TMILL shall levy normal demurrage charges as per TMILL's Scale of Rates as applicable from time to time for the period the cargo remains in TMILL's premises beyond the period for which the license was granted.
- (vii) The licensee shall agree to comply with all rules and directions issued by TMILL from time to time. If the licensee neglects to comply with such rules or directions, TMILL may terminate the license.
- (viii) The license is terminable on 15 days' notice on either side. No claim for any compensation whatsoever for revocation of the license will be entertained.
- (ix) The licensee shall agree that all payments and expenses of whatever sort due to TMILL in respect of the license be recovered at the rates prescribed on TMILL's Scale of Rates from time to time.
- (x) The licensee shall comply with all instructions, rules or regulations that may from time to time be issued by KOPT, Municipal Authority, the Chief Controller of Explosives, Government of India or whosoever concerned in relation to storage of cargo.
- (xi) The license fee will be charged from the date of handing over possession of the land on the actual area to be found on demarcation.
- (xii) When the storage area is allotted on license basis for storage of import / export cargo, demurrage on cargo stored in the licensed premises shall not be levied again.
- (xiii) The licensee shall be required to utilize the allotted land for the purpose for which it is licensed. No change in purpose of utilization will be allowed without specific written permission from TMILL.
- (xiv) The licensee will not cause any damage to TMILL's properties. If, however, any damage is caused, the licensee shall be liable to make good the damages at his own cost and arrangement to the satisfaction of TMILL.
- (xv) The licensee shall have to make his own arrangements to keep the allotted land and its surroundings neat, clean and in proper sanitary condition.

#### 11. Rebates/Refunds:

In case a vessel idles at berth no. 12 due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at TMILL or for any other reasons attributable to TMILL, rebate equivalent to the berth hire charges accrued during the idling period of vessel shall be allowed.

**Annex – IV (B)**

**T M International Logistics Limited**

**Scale of Rates for operations at Berth No.12 of Haldia Dock Complex  
for the period 1 July 2014 to 31 March 2016**

**1. Short title of Commencement**

The Scale of Rates set out herein shall be called SCALE OF RATES of the T M International Logistics Limited (TMILL), Berth No. 12, Haldia Dock Complex of the Kolkata Port Trust.

**2. Definition**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i) 'T M International Logistics Limited' shall mean the company registered under Companies Act, 1956 having its registered office at 43, Chowringhee Road, Kolkata-71.
- (ii) TMILL premises shall mean the area licensed to TMILL including the backup area and any additional land allotted under the License agreement.
- (iii) 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the following day.
- (iv) 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within TMILL premises beyond free period as specified in this Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on licence basis for storage of cargo.
- (v) 'Hazardous I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Kolkata Port Trust from time to time.
- (vi) 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (vii) 'On Board handling Charges' shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article/ Package/ Container for rendering on board services by the TMILL in the form of supply of manpower for ship loading/ unloading operation.
- (viii) 'On-board supervision' shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo for achieving greater productivity/efficiency in vessel-operation.
- (ix) 'Overside Discharge/ Shipment' shall mean the operation of unloading/ loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge/ shipment operation.
- (x) 'Shut out' cargo shall mean export cargo left in the TMILL premises having not been shipped on board the vessel for which it was received for shipment in TMILL premises.
- (xi) 'Stock Cargo' shall mean cargo received at the Port for shipment without export documents.
- (xii) 'TEU' shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.
- (xiii) 'Transshipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/ barge to another sea going vessel/barge for destination to other Port/ Ports.
- (xiv) 'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transhipped within the TMILL premises.

**3. General Principles of Assessment:**

- (i) The minimum weight/measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded off to the next higher whole unit of CBM.
- (ii) Rates applicable for a period/ unit other than weight shall be applicable to the part of a period/ unit thereof.
- (iii) Unless otherwise specified, if TMILL equipment is booked for landing/ shipment of cargo/ container from/ into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment hire charge as specified in Section 10.1 shall be levied.
- (iv) Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents / Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges.
- (v) Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for TMILL's use at Berth no.12, HDC shall be exempted from payment of all cargo related charges.
- (vi) No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Kolkata Port Trust/ TMILL employees provided, the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all charges prior to commencement of the strike.
- (vii) Interest on delayed payments / refunds:
  - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the TMILL shall pay penal interest on delayed refunds.

The rate of penal interest will be 16.75%. The penal interest rate will apply to both the TMILL and the port

- (b) users equally.  
The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (c) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the TMILL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of TMILL Terminal facilities as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (d) Before classifying any cargo under “unspecified category” or otherwise, if required, to know the nature of cargo for levy of cargo handling charges, the relevant Customs classification shall be referred to in order to find out whether the cargo can be classified under any of the specified categories mentioned in the schedules.
- (viii) Users will not be required to pay charges for delays, beyond a reasonable level, attributable to TMILL.
- (x) (a) Wherever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the TMILL can submit a suitable proposal to the TAMP.  
(b) Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis with due notice to Kolkata Port Trust about levy of such rate, till the rate is finally notified.  
(c) The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the TMILL and the concerned user(s).  
(d) The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xi) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling level; likewise the rebates and discounts are floor levels. The TMILL may, if it so desires, change lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (xii) The TMILL does not handle the following cargoes at Berth no. 12:  
(a) Thermal Coal in bulk.  
(b) Coking Coal in bulk.  
(a) Various types of coke and other black cargo in bulk.  
(a) Various types of liquid bulk cargo handled through pipelines.
- (xiii) The rate prescribed for handling of containers is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of the prescribed rate. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of the prescribed rate.
- (xiv) In case of coastal cargo/ containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pellets, 60% of the prescribed rates shall be applicable.

#### 4. Wharfage Charges :

4.1 Wharfage on Foreign cargo shall be levied at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Iron Ore, Iron Ore pellets and Sand	33.14
2	Limestone and all types of ore except iron ore.	66.27
3	Fertilizer materials, MOP, Rock Phosphate, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement clinker and other dry bulk not specified.	116.66
4	Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint, HRC/CRC, Steel Slabs, Beams, Rails, Wheels, Sheets and bagged cargo.	99.41
5	Project cargo and machinery & spares (Immobile units) of various shapes and sizes.	116.01
6	Containers - other than over dimensional container	3645.38 per TEU
7	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	6627.94 per unit
8	Logs/Timber/Veneer	173.98 per CBM
9	All other cargo not specified above except those specified at Sec 3.xii.	448.40

- 4.2 On cargo discharged/ shipped overside, charges shall be levied 70% of the above mentioned rates.
- 4.3. For transshipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 4.1 above.
- 4.4. On shutout/ stock cargo, which is taken back from TMILL premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, on-board handling charges & shore handling charges, as may be applicable, shall be levied if labour and/or equipment are/ is supplied by TMILL for handling of cargo.  
No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.

#### 5. On-Board Charges:

5.1 On-Board Charges shall be levied on Foreign cargo at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	All types of dry bulk cargo (excludes bag cargo)	49.70
2	Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint, HRC/CRC, Steel Slabs, Beams, Logs, Rails, Wheels, Sheets and bagged cargo.	132.56
3	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	66.27
4	Containers	455.68 per TEU
5	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment when discharged/shipped by using of slings (Rs per Unit)	82.84 per unit
6	All other cargo not specified above except those specified at Sec 3.xii.	66.27

5.2 On cargo discharged / shipped overside, charges shall be levied 70% of the above mentioned rates.

5.3 For transhipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 5.1 above.

#### 6. On-board supervision:

6.1 On-board supervision charges shall be levied for the following services provided by TMILL at berth no. 12 terminal in respect of import/ export cargo at the rates specified below:

- Unlashing of import cargo.
- Lashing, securing and dunnaging of export cargo.
- Providing slings and gears for the cargo handling operation.
- Tally survey of cargo during discharge.
- Survey of cargo quality discharged/ shipped.
- Placement and removal of dunnages at jetty during discharge.
- Heaping of cargo at hook point.
- Supervising/ monitoring/ directing the entire cargo handling work during vessel operation including queuing of trailers/ dumper from plot to jetty and vice versa in order to achieve better discharge/ loading thereby reducing the turnaround of the vessel.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals, all types of ore and other dry bulk cargo	24.13
2	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Bagged cargo, Newsprint discharged from the ship.	149.13
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint shipped into ship.	239.32
4	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	276.17
5	Containers	460.28 per TEU
6	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	5523.28 per unit
7	All other cargo not specified above except those specified at Sec 3.xii.	276.17

#### 7. Loading/ Unloading/ Re-Stacking:

7.1 Following charges for supply of manpower and equipment for loading/ un-loading/ re-stacking of Foreign cargo shall be levied at the rates specified in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Limestone, Pig Iron, Sugar and other Ferrous metals and all types of ore.	33.14
2	Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified	73.64
3	Tubes and pipes, Logs (Rs per CBM), Iron and Steel, Newsprint.	82.86
4	Project cargo and machinery & spares including their packages.	82.86
5	Containers	298.24 per TEU

**Note:** For removal of doubts it is hereby clarified that where equipment support is provided and charges are levied under clause 10 – 'Miscellaneous charges' then no separate levy will be made under this section.

7.2 Where a cargo is unloaded and stacked simultaneously at the place of unloading, then it would amount to one operation only.

7.3 Where hoppers are used for the unloading of cargo from the vessel and dumpers are loaded using the hopper then it would constitute one operation of loading activity.

#### 8. Transportation

8.1 The following charges shall be levied on cargo, for which TMILL Terminal undertakes any transportation within the port limits.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore.	57.97
2	Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	57.97
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint weighing less than 20 tonnes.	57.97

4	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	57.97
5	Containers (TEU)	497.08 per TEU

## 9. Demurrage

9.1 Demurrage shall be levied on Import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -

Sl. No.	Description	Demurrage-free period
1.	Hazardous-I cargo	Actual date of landing
2.	All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1,3 & 4	3 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
3.	Non-hazardous cargo using port equipment for delivery, non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan, Log, Timber and Veneer.	6 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
4.	Cargo imported by voluntary/relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General.	30 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.

### Note

- Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import discharge. However, TMILL may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work in working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to TMILL. In such cases, a vessel may have more than one LLD.
- For the purpose of calculation of free time, Customs notified holidays and the KOPT/ TMILL's non-operational days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT/ TMILL's non-operational days fall on Sundays. After demurrage charge begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or KOPT/ TMILL's non-operational days.

9.2 Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No.	Type of cargo	Rate in ₹ per tonne per day or part thereof.	
		For the first 15 days.	16 <sup>th</sup> day onwards
1.	Hazardous – I	238.74 per tonne	280.86 per tonne
2	All other cargo	56.18 per tonne	84.25 per tonne

9.3 Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No	Type of cargo	Rate in ₹ per CBM per day or part thereof.		
		For the first 7 days.	8 <sup>th</sup> to 14 <sup>th</sup> day	From 15 <sup>th</sup> day onwards
1.	Log, Timber, Veneer	8.44	16.85	25.25

No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 30 days from the date of receipt. However, after the 31<sup>st</sup> day, demurrage on such cargo shall be levied @ ₹56.18 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.

Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of ₹238.74 per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.

Demurrage shall be levied on shutout/stock cargo, other than Hazardous I cargo, @ ₹14.04 per tonne per day or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped. If shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of clause.9.4 shall apply.

On cargo/commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied @ ₹56.18 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.

On uncleared /Customs confiscated cargo sold by auction or tender or private agreement or in any other manner demurrage shall be levied at the rates specified at clause 9.2 or 9.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.

The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the TMILL is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the TMILL when requested by the user.

## 10. Storage and Miscellaneous Services:

10.1 Charges shall be levied for the following services/facility as per table below –



Sl.No	Particulars	Rate (in ₹)
1	Despatch related services for opening, cleaning and closing of wagons	11.04 per MT
2	Lease rentals for short term allotment of Hard stand land	74.73 per sq.mtr per month
3	Lease rentals for short term allotment of Hard stand Covered shed	117.82 per sq.mtr per month
4	Lease rentals for short term allotment of bare land	48.05 per sq.mtr per month
5	Charges for supply of unskilled labour	234.04 per manshift
6	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity exceeding 3.5 CBM	18723.00 per shift
7	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity not exceeding 3.5 CBM	9361.49 per shift
8	Equipment hire charges for Forklift of capacity below 10 MT	3900.62 per shift
9	Equipment hire charges for Forklift of capacity between 10 MT and 20 MT	18723.00 per shift
10	Placement and Removal of dunnages at plot for steel cargo wherever customer demands	18.41 per MT
11	Clearing and Forwarding	8.28 per MT
12	High heaping of bulk cargo at plot	37.81 per MT
13	Equipment assistance charges for Harbour Mobile Crane of 104 MT	67.07 per MT
14	Cleaning of Jetty/deck and water sprinkling for bulk cargo handling wherever necessary for bulk cargo handling.	7.60 per MT

10.2 Equipment hire charges shall be levied at 50% of the specified rates wherever the deployment of equipment is less than or equal to 4 hours in any shift.

10.3 The licensing of open/ covered space by TMILL within its allotted area for a period of up to (11) eleven months on monthly rent basis for storage of import/ export cargo may be done without recourse to a tender procedure. The following conditions shall be followed in such cases:

- (i) The period of license shall not exceed (11) eleven months.
- (ii) The space allotted shall not be sub-let/assigned/transferred/ shared by the allottees.
- (iii) Encroachment or unauthorized occupation of land and Railway Tracks etc. by the licensee will involve a liability to pay a penalty at the rate of ten times the scheduled license fee in addition to the cost of rectification of damages caused to the TMILL's properties. If the licensee fails to remove the cargo from the encroached area in spite of notice to do so, the cargo will be removed elsewhere within TMILL's allotted area by TMILL at the risk and cost of the licensee and penal license fee at the rate of ten times the normal rate will be levied on the space occupied by the cargo so removed.
- (iv) Cargo stored under a license shall be at the entire risk and responsibility of the licensee. The licensee shall post his own watchman to safeguard the cargo stored at the allotted space and to prevent any unauthorized occupation of such space by others.
- (v) The licensee shall not construct or put up any building, erection or convenience on space occupied under license.
- (vi) In case the licensee fails to hand over the space in vacant possession on the date of expiry of the license, TMILL shall levy normal demurrage charges as per TMILL's Scale of Rates as applicable from time to time for the period the cargo remains in TMILL's premises beyond the period for which the license was granted.
- (vii) The licensee shall agree to comply with all rules and directions issued by TMILL from time to time. If the licensee neglects to comply with such rules or directions, TMILL may terminate the license.
- (viii) The license is terminable on 15 days' notice on either side. No claim for any compensation whatsoever for revocation of the license will be entertained.
- (ix) The licensee shall agree that all payments and expenses of whatever sort due to TMILL in respect of the license be recovered at the rates prescribed on TMILL's Scale of Rates from time to time.
- (x) The licensee shall comply with all instructions, rules or regulations that may from time to time be issued by KOPT, Municipal Authority, the Chief Controller of Explosives, Government of India or whosoever concerned in relation to storage of cargo.
- (xi) The license fee will be charged from the date of handing over possession of the land on the actual area to be found on demarcation.
- (xii) When the storage area is allotted on license basis for storage of import/export cargo, demurrage on cargo stored in the licensed premises shall not be levied again.
- (xiii) The licensee shall be required to utilize the allotted land for the purpose for which it is licensed. No change in purpose of utilization will be allowed without specific written permission from TMILL.
- (xiv). The licensee will not cause any damage to TMILL's properties. If, however, any damage is caused, the licensee shall be liable to make good the damages at his own cost and arrangement to the satisfaction of TMILL.
- (xv). The licensee shall have to make his own arrangements to keep the allotted land and its surroundings neat, clean and in proper sanitary condition.

#### 11. Rebates/Refunds:

In case a vessel idles at berth no. 12 due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at TMILL or for any other reasons attributable to TMILL, rebate equivalent to the berth hire charges accrued during the idling period of vessel shall be allowed